- KWIATY DLA PILOTA
- LOTNICZE SZTANDARY
- PILOT MYŚLIWSKI
- MISTRZOSTWA W CZĘSTOCHOWIE
- OŚRODKI LOTNICZE W NRD

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

41 14.10.1979 (1475)

ZŁOTY JUBILEUSZ AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO

Klemens Kwiatkowski dekoruje sztandar Aeroklubu Łódzkiego Odznaką Honorową miasta Łodzi.

Zdjęcie: B. Koszewski

Tegoroczne obchody 50-lecia Aeroklubu Łódzkiego – Ośrodka Szkolenia Lotniczego im. kpt. pil. Franciszka Żwirki odbywały się pod protektoratem I sekretarza Komitetu Łódzkiego PZPR, **Bolesława Koperskiego**. Ich kulminacyjnym punktem było 30 września br. uroczyste walne zgromadzenie aeroklubu i koncert galowy w Teatrze Wielkim w Łodzi. Na uroczystość m.in. przybyli: sekretarz KW PZPR, zastępca przewodniczącego Rady Narodowej m. Łodzi – **Klemens Kwiatkowski**, I zastępca przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów – **Maciej Wirowski**, przewodnicząca WK ZSL, zastępca przewodniczącego Rady Narodowej m. Łodzi – **Felicjanna Lesińska**, wiceminister Komunikacji – gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, prezes Aeroklubu PRL – gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**, pierwszy polski kosmonauta – ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**, przedstawiciele zakładów pracy i aeroklubów regionalnych, wychowankowie i członkowie Aeroklubu Łódzkiego, seniorzy, młodzież, rodziny lotników i sympatycy lotnictwa.

Zebranych powitał prezes Aeroklubu Łódzkiego – **Lech Krowiranda**. On też w swym wystąpieniu przypomniał zebranym bogatą historię łódzkich skrzydeł.

Sekretarz KW PZPR, wiceprzewodniczący Rady Narodowej m. Łodzi **Klemens Kwiatkowski** udekorował sztandar Aeroklubu Łódzkiego Odznaką Honorową m. Łodzi, przyznaną za szczególne osiągnięcia dla miasta i województwa.

Licznych członków pracowników i działaczy AŁ uhonorowano odznaczeniami państwowymi, medalami, odznakami, plakietkami i dyplomami.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał szef wyszkolenia AŁ, **Karol Gawora**; Srebrne Krzyże Zasługi – **Marian Kotlicki, Henryk Galas, Zdzisław Umiński, Lech Szybiło i Mieczysław Wolski**; Brązowy Krzyż Zasługi – **Wielisława Bruziak**.

Srebrnymi Medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju" odznaczono: **Stanisława Wójcika, Janusza Bielińskiego i Andrzeja Płoskiego**, a brązowymi – **Władysława Urbusia, Jerzego Orłowskiego, Józefa Wolskiego i Jerzego Zielińskiego**.

Złote Odznaczenie im. J. Krasickiego otrzymali: **Kazimierz Gwizdka i Alojzy Górny**, srebrne – **Bogdan Szmidt**, brązowe – **Jerzy Szczepanowski**.

Odznaką Honorową m. Łodzi wyróżniono: **Władysława Dziudę, Wiesława Fiszera, Stanisława Konopkę, Waldemara Morawca i Jarosława Janowskiego**.

Odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego otrzymali – **Lech Krowiranda, Stefan Czarnecki, Eugeniusz Olesienkiewicz, Zdzisław Strzępek i Ryszard Fic**; odznaki z plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL" – **Lech Nicerski, Henryk Wojdalski, Sławomir Krzymiński, Janusz Trojnarski, Jan Świątczak, Apoloniusz Łukaszewski i Zygmunt Bogdański**.

Kordziki lotnicze – **Arkadiusz Ciupiński, Józef Grzegorczyk, Tadeusz Wiktor, Aleksy Błaszczyk, Henryk Zientalak, Mieczysław Augustyniak, Leszek Durys, Ryszard Podziunas, Marek Smokowski, Kazimierz Gwizdka, Zbyszko Kruk i Mieczysław Niedźwiecki**. Dyplomy Uznania Zarządu Głównego Aeroklubu PRL – **Czesław Bernat, Halina Wacowska, Zygmunt Krzysztofiak, Stefan Berezka, Kazimierz Pilecki, Jadwiga Wróbel, Mieczysław Nowak, Stefan Polawski, Radosław Fidała, Jerzy Klimczak i Piotr Grzelak**. Odznakę Mistrza Sportu otrzymał **Józef Wolski**.

Klemens Kwiatkowski i generał **Jan Raczkowski** pogratulowali w swych wystąpieniach Aeroklubowi Łódzkiemu dotychczasowych osiągnięć i życzyli dalszego pomyślnego rozwoju. Wiele serdecznych słów pod adresem łódzkich lotników, szczególnie lotniczej młodzieży, wypowiedział w swym wystąpieniu ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**. Pierwszy polski kosmonauta wręczył gopodarzom miasta herb Łodzi, z którym odbył swą kosmiczną podróż.

Na uroczystym zgromadzeniu odczytano liczne telegramy gratulacyjne dla Aeroklubu Łódzkiego, nadesłane z kraju i zagranicy.

W części artystycznej w sali Teatru Wielkiego wystąpił Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra". Przed teatrem odbyła się parada orkiestry reprezentacyjnej Wojsk Lotniczych.

Jubileuszowe uroczystości zakończyło spotkanie koleżeńskie w Klubie Oficerskim.

W SKRÓCIE

● **W Białej Podlaskiej** odbyło się 29 września br. zebranie informacyjne filii Aeroklubu Orląt w Białej Podlaskiej.

● **W Muzeum Plakatu** w Wilanowie otwarto 8 października wystawę międzynarodowego plakatu lotniczego, zorganizowaną przez Muzeum Narodowe w Warszawie i PLL LOT z okazji 50-lecia LOTU.

● **Aeroklub Ziemi Zamojskiej** poszukuje pilnie mechanika lotniczego oraz kandydata na szefa technicznego; podania kierować pod adresem: 22-400 Zamość, ul. Pereca 2, tel. 35-53.

● **W Centrum Szybowcowym** Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp. przeprowadzono w dniach 5–6 października br. XVII Ogólnopolskie Zawody Latawcowe, pod hasłem „Społem – dzieciom".

● **Ekipa śmigłowcowa** nasielskiego „Instalu" z Mi-6A brała udział w budowie linii energetycznej wysokiego napięcia na trasie z Soliny do Smolnika w Bieszczadach.

● **Odszedł na emeryturę** zasłużony długoletni mechanik lotniczy Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, **Michał Strzemecki**.

● **Syn** pierwszego polskiego kosmonauty, **Mirosław Hermaszewski**, otrzymał nagrodę honorową na XIII Ogólnopolskiej Wystawie Filatelistycznej „Katowice-79" – za cieszący się ogromnym powodzeniem zbiór „Interkosmos", prezentujący dokumentację lotu pierwszego Polaka w Kosmos, listy poczty kosmicznej.

● **W Centrum** Astronomicznym PAN w Warszawie obradował we wrześniu XIX Zjazd Polskiego Towarzystwa Astronomicznego.

WYDAWNICTWA

JERZY BIEŃ: **MODELE I POJAZDY AMATORSKIE NA PODUSZCE POWIETRZNEJ**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1979. Str. 160, cena 75 zł, nakład 15 000 + 225 egz.

ZENON SZYMANKIEWICZ: **SPADOCHRONY NAD OKUPOWANĄ WIELKOPOLSKĄ**. Wydawnictwo Poznańskie – 1979. Str. 392, cena 55 zł.

JAN CELEK: **WYŻSZA OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA IM. JANA KRASICKIEGO**. Dzieje dęblińskiej szkoły lotniczej. Wydawnictwo MON – 1979. Str. 472, cena 80 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- 30-LECIE WKił
- AEROKLUB W BIAŁEJ PODLASKIEJ
- JUNACY
- GDZIE JEST AUTOR
- NA PÓŁMETKU WIELKIEJ PODRÓŻY
- BRAWA DLA BIAŁYCH FOK

NASZA OKŁADKA

Samolot polskiego lotnictwa wojskowego – MiG-21.

Zdjęcie: JERZY AMERSKI

PRZEPRASZAMY

naszych Czytelników za pomyłki, jakie miały miejsce w ostatnich numerach. Bo, oto chochlik zniekształcił nazwisko szefa wyszkolenia Aeroklubu Łódzkiego – Karola Gawory w podpisie pod jego karykaturą (nr 39, str. 3); odwrócił nam także mapkę z najdłuższymi liniami zagranicznymi Interflugu (nr 40, str. 9). Przepraszamy i dziękujemy za wyrozumiałość.

ŚWIDNIK – MIASTO LOTNICZE

Mało jest w Polsce miast, które swe powstanie, istnienie i przyszłość tak ściśle związały z lotnictwem jak Świdnik. Metryka jego narodzin jako organizmu miejskiego datuje się rokiem 1954, kiedy to robotniczemu osiedlu nadano dekretem Rady Państwa prawa miejskie. Do tego czasu przewodniki turystyczne pod hasłem „Świdnik" informowały: wieś letniskowa położona na wschód od Lublina. Dziś w Encyklopedii Powszechnej PWN hasło brzmi już inaczej: „Świdnik – miasto w województwie lubelskim, na Wyż. Lubelskiej. Zbudowane w Polsce Ludowej; prawa miejskie 1954 – 26,8 tys. mieszk. (1975); Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego".

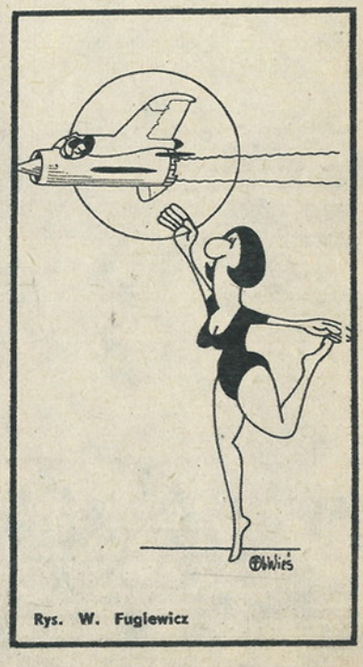
Sens istnienia Świdnika wyjaśnia właściwie ostatni trzon hasła: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego. Ten nowoczesny zakład lotniczy, wyspecjalizowany w produkcji śmigłowców, a wybudowany od podstaw w okresie Polski Ludowej, spowodował przekształcenie podlubelskiej wsi w miasto dziś już 30-tysięczne.

Odwiedziliśmy je w jubileuszowych „Dniach Świdnika", które uroczyście obchodzono na początku października, aby okiem obiektywu ukazać je takim jakie jest – nowoczesne, z akcentami lotniczej przynależności.

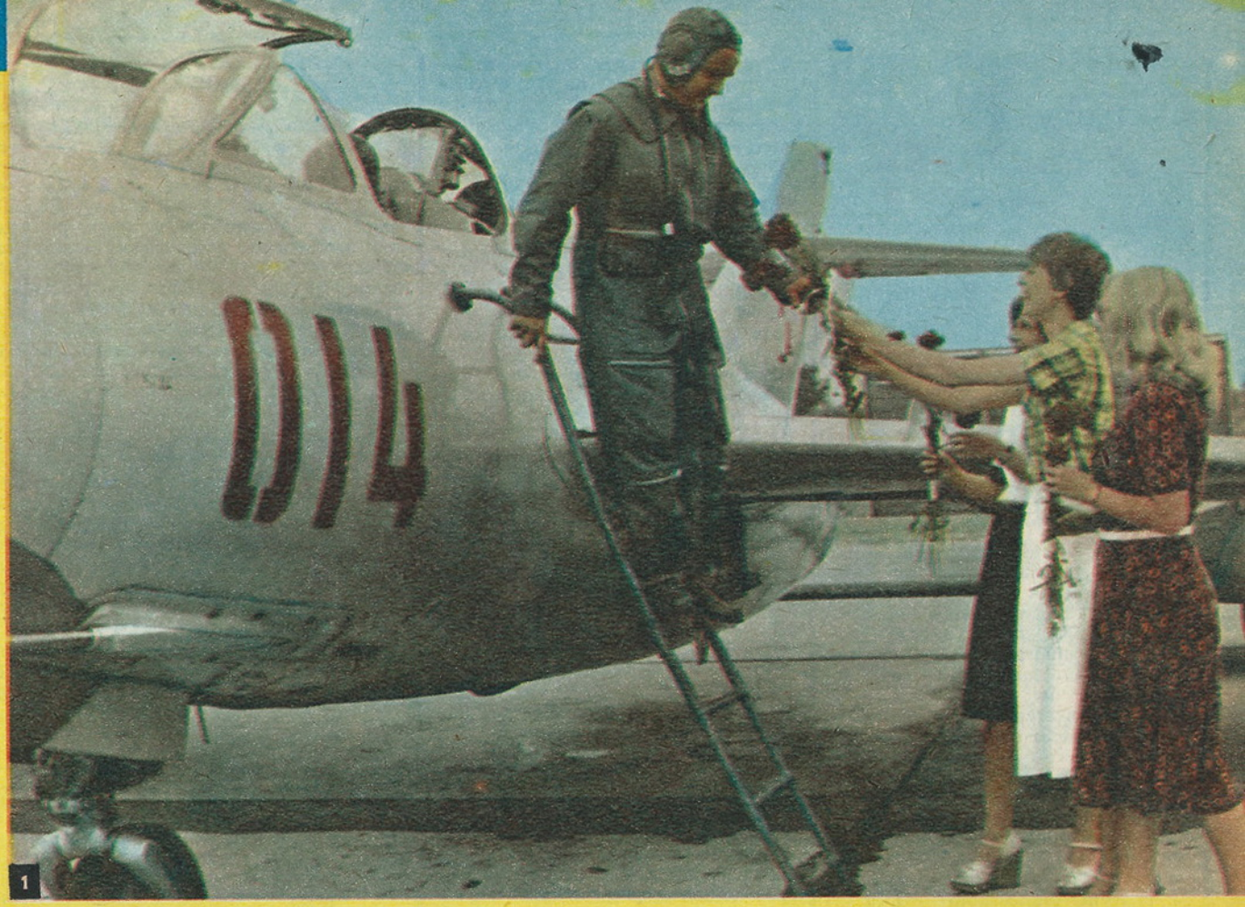
Nowoczesność i tradycja – nawiązuje do tego najstarszy w mieście pomnik, usytuowany przed wejściem do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL, a przypominający sylwetką myśliwca P-11 genialnego konstruktora lat międzywojennych, lublinianina, inż. pil. Zygmunta Puławskiego, którego imię nosi zakład. Tuż u wjazdu do miasta wita przybysza piękna dekoracja upamiętniająca 35-lecie Polski Ludowej, podkreślająca elementami łopat wirnika nośnego śmigłowca charakter produkcji, która rozsławiła Świdnik w świecie. W najmłodszej dzielnicy, przed pawilonem wielofunkcyjnym, gdzie mieści się m.in. modelarnia lotnicza Spółdzielni Mieszkaniowej, pręży skrzydła do lotu „Ikar". I tak co krok można spotkać akcenty świadczące o związkach tego miasta z lotnictwem: osiedle „Żwirki i Wigury", kino „Lot", restauracja „Lotnicza". Także okolicznościowe dekoracje z okazji 25-lecia nadania Świdnikowi praw miejskich, przypominają, że jest to miasto lotników – tych budujących śmigłowce, latających w usługach agrolotniczych czy sportowo w Aeroklubie Robotniczym. Miasto, które z lotnictwa i dla lotnictwa żyje. (cet)

NA ZDJĘCIACH:

Świdnik z lotu ptaka ● Pomnik ku czci Zygmunta Puławskiego ● „Ikar". Zdjęcia: Tomasz Chwałczyk (2) i Lech Zielaskowski.



Rys. W. Fuglewicz



KWIATY DLA PILOTA

Kpt. pil. Stanisław Kasperczak przebył w powietrzu 999 godzin i 28 minut. Ten fakt odnotowany został w jego książce lotów. W pamięci zachował pierwsze starty na Czapli w Aeroklubie Tatrzańskim. 20 godzin... a pozostało z tamtego okresu tak wiele wrażeń. Na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego latał na samolotach tłokowych. Natomiast wszechstronnie zapoznawał się z tajnikami lotnictwa odrzutowego. Pierwszy lot z instuktorem trwał 40 minut. Po miesiącu szkolenia wykonał 14-minutowy lot samodzielny.

Przez szereg lat doskonalił zawodowe predyspozycje, uzyskał drugą i wreszcie pierwszą klasę. Zebrał doświadczenia, które przydatne są w pracy instruktorskiej.

Wszechstronnie wyszkolony, w eskadrze lubiany za życzliwość i zapał do podnoszenia kwalifikacji. Nie ukrywa, iż w ponad dziesięcioletniej karierze zdarzył mu się również lot, który trudno zapomnieć.

W czasie wykonywania zadania na przechwycenie w kabinie pojawił się dym. Spod kadłuba wydostawała się smuga ognia, która zbliżała się do zbiorników z paliwem. — Lecący obok kpt. Rychłowski nakazał wyłączyć silnik. Pozostało opuszczenie samolotu. Ppor. Stanisław Kasperczyk podciąga taśmy. Przyjmuje pozycję ciała, zgodną z przepisami przy użyciu fotela wyrzucanego. Potem nastąpiło wyrzucenie fotela, zakończone lądowaniem w pobliżu lasu.

Od wspomnianego wydarzenia minęło kilka lat. W drugiej połowie 1979 r. kpt. pil. I klasy Stanisław Kasperczyk, przebył tysięczną godzinę w powietrzu. Po wylądowaniu czekała go miła uroczystość.

— Melduję pilotów eskadry na zbiórce dla uhonorowania pilota Stanisława Kasperczyka — słychać zagłuszany przez startujące w pobliżu samoloty odrzutowe meldunek, składany dowódcy jednostki.

Dowódca-pilot — wręcza oficerowi dyplom za 1 000 godzin za sterami i gratuluje sukcesów. Autor jubileuszowego lotu przyjmuje życzenia i kwiaty od przełożonych, kolegów, Organizacji Rodzin Wojskowych. Uroczystość przebiega zgodnie z ceremoniałem wojskowym.

Żona, pani Elżbieta, na progu domu wita męża pocałunkiem. Oboje małżonkowie mają powody do zadowolenia. Kapitan należy do wyróżniających się pilotów. Mieszkanie sprawia rodzinie wiele zadowolenia. Jest wygodne, przestronne, urządzone ze smakiem. Żona — w rozmowie — nie ukrywa, że każdy lot męża przeżywa na swój sposób. Ale dużo ma powodów do radości.

W książce lotów kapitana przybywają następne minuty i godziny przebyte za sterami odrzutowca.

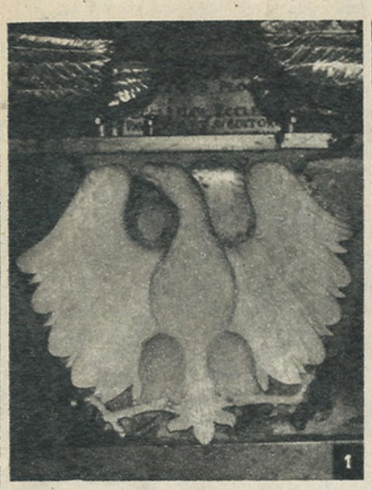
JERZY CHOJNACKI

NA ZDJĘCIACH:

1. **Kwiaty od przedstawicielek Organizacji Rodzin Wojskowych i pracowników cywilnych.**
2. **Gratulacje od dowódcy jednostki.**
3. **W rodzinnym gronie.**
4. **Kpt. pil. Stanisław Kasperczyk wśród pilotów eskadry.**

Zdjęcia. WAF – ZB. CHMURZYŃSKI

SZTANDARY



Fotografia godła piastowskiego z płockiego sarkofagu Bolesława Krzywoustego, znaleziona przez Janinę Broniewską w 1943 roku w moskiewskim mieszkaniu kolekcjonera poloniców, Pawła Ettingera, posłużyło pisarce jako pierwowzór orzełka kościuszkowców i pierwowzór orła, który rozpostarł skrzydła na sztandarach pierwszych jednostek ludowego Wojska Polskiego. Janina Broniewska w 1943 roku była instruktorem Wydziału Wojskowego Związku Patriotów Polskich. Wszystkie sztandary, które naszym jednostkom ufundował ZPP, mają na stronie głównej wizerunek orła z sarkofagu Bolesława Krzywoustego. Są to znaki bojowe następujących jednostek:

Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, 2 Dywizji Piechoty im. Jana Henryka Dąbrowskiego, 3 Dywizji Piechoty im. Romualda Traugutta, 4 Dywizji Piechoty im. Jana Kilińskiego, 1 Samodzielnego Batalionu Kobiecego im. Emilii Plater, 1 Brygady Artylerii Ciężkiej im. gen. Józefa Bema, 1 Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Orzeł ten zdobi także stronę główną niektórych znaków bojowych fundowanych przez społeczeństwo jednostkom ludowego Wojska Polskiego w latach 1944—1945, a więc jeszcze w czasie wojny.

„ZA NASZĄ I WASZĄ WOLNOŚĆ"

Na wszystkich tych znakach bojowych jest hasło: „Za Naszą i Waszą Wolność".

— W 1943 roku bardziej popularna była wersja tego hasła: ZA WASZĄ I NASZĄ WOLNOŚĆ. Świadomie jednak wybraliśmy wersję historycznie wcześniejszą — wspomina Janina Broniewska — już choćby z tego powodu, żeby nie było megalomanii. Bo proszę porównać wielkość naszej 1 dywizji — a hasło to pojawiło się najpierw na sztandarze tej jednostki — z ogromem Armii Czerwonej. Później, już po wojnie, bardzo się ucieszyłam, gdy w Muzeum Wojska Polskiego zobaczyłam bardzo zetlały sztandar z okresu Powstania Listopadowego, na którym jest hasło: ZA NASZĄ I WASZĄ WOLNOŚĆ. Kiedy rozmawiałam z generałem Karolem Świerczewskim, przygotowując jego życiorys, on zawsze hasło to mi poprawiał na ZA WASZĄ I NASZĄ WOLNOŚĆ, bo pod takim zawołaniem Polacy walczyli w Hiszpanii...

SZTANDAR 1 PLM „WARSZAWA"

Znak bojowy 1 PLM „Warszawa" od 1950 roku jest w Muzeum Wojska Polskiego, w Sali Zwycięstwa, wśród frontowych sztandarów 1 i 2 armii. Spłowiały, ze śladami cerowań. Swymi wymiarami różni się od dywizyjnych sztandarów, jest znacznie mniejszy, dokładnie ma takie same wymiary jak sztandar Batalionu Kobiecego im. Emilii Plater: 60x57 cm (przykładowo wymiary sztandaru 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki: 111x114 cm, płat sztandaru 2 Dywizji Piechoty im. Jana Henryka Dąbrowskiego ma wymiary: 91x95 cm).

Obie strony sztandaru 1 PLM „Warszawa" przedstawiają czerwony krzyż kawalerski, pola między ramionami krzyża są białe. Na stronie głównej w otoku wieńca z liści laurowych — orzeł piastowski. Na górnym ramieniu krzyża napis: HONOR I OJCZYZNA, na pozostałych ramionach słowa hasła: ZA NASZĄ I WASZĄ WOLNOŚĆ.

Na stronie odwrotnej w otoku wieńca z liści laurowych wizerunek płonącego Starego Miasta, pod wieńcem napis: 1 PUŁK LOTNICZY WARSZAWA. U góry w białych polach między półkolistymi gałązkami lauru daty odnoszące się do dziejów Warszawy i historii pułku: „1939 1—27.IX" i „1943 11.XI." (ta ostatnia data dotyczy dnia, kiedy żołnierze pułku składali przysięgę).

Wojenne dzieje sztandaru 1 PLM „Warszawa" zaczęły się już we wrześniu 1943 roku. Pierwszy ołówkowy szkic znaku bojowego najstarszej jednostki ludowego Wojska Polskiego wykonała Janina Broniewska.

WIZERUNEK PŁONĄCEJ STARÓWKI

Fotokopie pierwszych ołówkowych szkiców sztandaru 1 PLM „Warszawa" — wykonanych przez Janinę Broniewską — leżą na moim biurku. Interesujące to dokumenty. Na ołówkowych rysunkach, które potem w kolorach rozpracował Zenon Wasilewski, jest jeden niezwykły szczegół: zarys Kolumny Zygmunta. Na sztandarze jest natomiast wizerunek Starego Miasta z Kolumną Zygmunta na pierwszym planie. Symboliczny obraz. Nie był on jednak dowolną wizją płonącej we wrześniu 1939 roku Starówki.

Na moim biurku leży także fotografia płonącego Starego Miasta. Zdjęcie z tamtego pamiętnego września. Fotografia wykonana zapewne z wysokości spalonego strychu kościoła Św. Anny. Na pierwszym planie zwęglone belki stropów, fragmenty ceglanego muru, dalej Kolumna Zygmunta, kamieniczki Starego Miasta. Taki sam obraz na sztandarze. Tak, nie ulega wątpliwości. To na podstawie tego zdjęcia, które jesienią 1939 roku publikowała prasa niemal całego świata, Zenon Wasilewski malował wizerunek Starego Miasta na ostatecznym projekcie sztandaru. To ten obraz wiernie wyhaftowały moskiewskie hafciarki.

UROCZYSTOŚĆ WRĘCZENIA

Rozkaz dzienny 1 PLM „Warszawa" nr 140 z 31 grudnia 1943 roku stwierdzał między innymi:

„W związku z przekazaniem sztandaru dla Pułku dn. 1.I.1944 r. udaje się ze mną do dowództwa Korpusu (...) wyznaczony poczet sztandarowy celem przyjęcia wyżej wspomnianego sztandaru.

Wyjazd do Korpusu o godzinie 8.00 rano.

Wyznaczam poczet sztandarowy w następującym składzie: na dowódcę pocztu sztandarowego wyznaczam ppor. Jakubika M., na chorążego pocztu — chor. Kozaka J., na asystę st. sierż. podchor. Niedaszkowskiego S. i sierż. Gąskę W.

Celem uroczystego przyjęcia sztandaru zarządzam zbiórkę na dzień 1.I.1944 roku na godzinę 15.00".

Zaznaczmy, że obowiązki dowódcy 1 PLM „Warszawa" pełnił wówczas szef sztabu, major Alfons Mikłaszewicz.

Sztab 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR mieścił się wtedy w Sielcach nad Oką. Tam też generał Karol Świerczewski wręczył pułkowej delegacji znak bojowy. Podkreślam to dlatego, iż autorzy wielu publikacji z naukowymi włącznie (ostatnia ukazała się w 1978 roku) jako miejsce wręczenia sztandaru 1 PLM „Warszawa" podają Grigoriewskoje, gdzie jednostka ta stacjonowała.

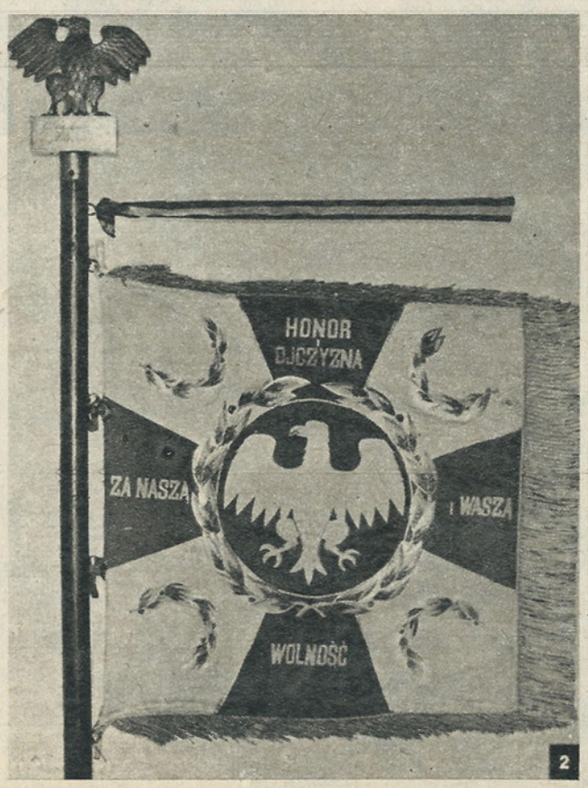
1 stycznia 1944 roku w Sielcach nie tylko najstarszy pułk ludowego Lotnictwa Polskiego otrzymał sztandar. Gazeta 1 Korpusu „Zwyciężymy" w numerze z 3 stycznia 1944 roku w artykule „Wręczenie sztandarów" pisała między innymi:

„...Na placu przed sztabem Brygady Artylerii zebrały się poczty sztandarowe i oddziały honorowe 2 Dywizji im. Henryka Dąbrowskiego, Brygady Artylerii im. Józefa Bema, Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, pułku lotniczego „Warszawa" i Batalionu Kobiecego im. Emilii Plater celem otrzymania sztandarów, pod którymi pójdą już wkrótce do walki.

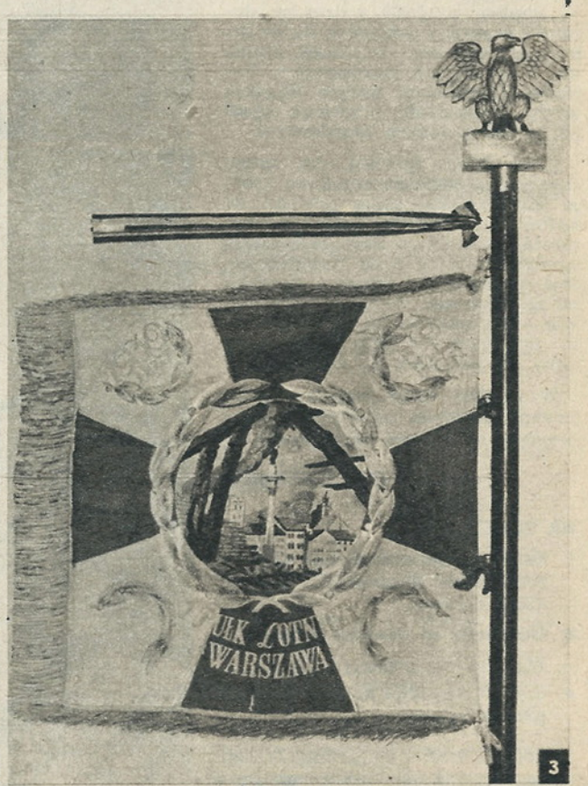
Na plac przybywa generał Świerczewski w towarzystwie pułkownika Sokorskiego i dowódców jednostek.

Orkiestra gra hymn „Jeszcze Polska nie zginęła".

Płk Nałęcz Bukojemski składa raport generałowi, który wraz ze



2



3

NA ZDJĘCIACH:

1. Piastowski orzeł na sarkofagu Władysława Hermana i Bolesława Krzywoustego w płockiej katedrze. Zdjęcie z 1977.
2. Strona główna frontowego sztandaru 1 PLM „Warszawa".
3. Strona odwrotna, z obrazem Starego Miasta z września 1939.

LOTNICZE

świtą przechodzi przed frontem i wita zgromadzone oddziały.

Następuje uroczyste wręczenie sztandarów. Dowódcy jednostek wraz ze swymi zastępcami do spraw polityczno-wychowawczych klękają i, przyjmując z rąk generała sztandary, całują je, poczem wręczają je pocztom sztandarowym.

Płk Sokorski, zwracając się do delegacji dywizji, brygad i pułków otrzymujących sztandary, wygłosił przemówienie, w którym podkreślił przełomową chwilę, jaką przeżywa dziś Polska i naród polski.

„...Jesteśmy pewni, że rok 1944 przyniesie nam zwycięstwo, że w tym jeszcze roku przyjdziemy do Polski i wyzwolimy nasz naród..."

Delegacja 1 PLM „Warszawa" już ze sztandarem wróciła z Sielc do Grigoriewskoje w godzinach popołudniowych. Można przypuszczać, iż zgodnie z wcześniejszym rozkazem, o godzinie 15.00 na ośnieżonym lotnisku, wśród samolotów, pułk stanął na uroczystej zbiórce. Znak bojowy zaprezentowano wszystkim żołnierzom jednostki. Skromna, lecz jakże wzruszająca uroczystość zakończyła się defiladą.

Wtedy to piloci, technicy i mechanicy najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego po raz pierwszy zobaczyli swój znak bojowy z białym piastowskim orłem, z napisami „Honor i Ojczyzna", hasłem: „ZA NASZĄ I WASZĄ WOLNOŚĆ" i wizerunkiem płonącego Starego Miasta.

Gazeta „Zwyciężymy", nawiązując do symboli na sztandarach, pisała:

„...Dowiedziemy, że jesteśmy godni tych świętych haseł, dowiedziemy, że nie na próżno patronami naszego wojska są obok Kościuszki i Dąbrowskiego mężny generał artylerii Józef Bem, bohaterka Emilia Plater. Nasi pancerniacy pójdą naprzód pod wezwaniem walecznych obrońców Westerplatte, której wyobrażenie mają na swoim sztandarze. Nasi lotnicy pomszczą na swoich pościgowcach gruzy Warszawy. W marszu i boju pamiętać będziemy o sztandarze, który prowadzi nas do walki..."

„WARSZAWA — DROGOWSKAZEM I SZTANDAREM!"

Od stycznia 1944 roku do maja 1945 roku sztandar z wizerunkiem płonącej Warszawy był uczestnikiem i świadkiem wszystkich ważniejszych wydarzeń w pułku na długim wojennym szlaku od Grigoriewskoje do Berlina. 5 stycznia 1944 roku w 1 PLM „Warszawa" odbyła się pierwsza uroczystość promocyjna. Do stopni oficerskich awansowani zostali między innymi: Józef Gościumiński, Ryszard Horodecki, Jan Gołubicki, Edward Chromy. Z okazji promocji pułk stanął na uroczystej zbiórce już ze znakiem bojowym. Kilkanaście dni potem przed sztandarem pułku odbyła się defilada wszystkich żołnierzy jednostki. W ten sposób 22 stycznia 1944 roku piloci, technicy i mechanicy uczcili 81 rocznicę wybuchu Powstania Styczniowego. 28 maja 1944 roku generał brygady Bronisław Półturzycki przed znakiem bojowym pułku dokonał promocji kolejnej grupy pilotów i techników.

1 PLM „Warszawa" rozpoczął działania bojowe 23 sierpnia 1944 roku. Tego dnia na startowym stanowisku dowodzenia w Zadybiu Starym obok biało-czerwonej flagi z szachownicą dumnie powiewał na wietrze sztandar z obrazem płonącej Starówki. Podpułkownik Jan Tałdykin poprowadził wtedy grupę Jaków, które osłaniały lot rozpoznawczy „Iłów" nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim.

Potem wydłużał się promień bojowych wylotów Jaków i Iłów. W drugiej połowie września 1944 roku piloci 1 PLM „Warszawa" osłaniali załogi Iłów pułku szturmowego, które atakowały pozycje niemieckie w rejonie Przyczółka Czerniakowskiego, na którym walczyli, śpiesząc powstańcom z pomocą, żołnierze 1 armii Wojska Polskiego.

Piloci 1 PLM „Warszawa" wykonywali zadania bojowe w rejonie stolicy w 1945 roku w czasie słynnej ofensywy styczniowej. 19 stycznia osłaniali pierwszą defiladę w wyzwolonej Warszawie. Lotnicy, którym od pierwszych startów w dalekim Grigoriewskoje towarzyszyło hasło „Naszym kursem bojowym Warszawa!" i którzy wizerunek stolicy z września 1939 roku mieli na swoim sztandarze, z honorem wykonali swoje zadanie. Ani jeden samolot niemiecki nie zakłócił spokoju defilujących Alejami Jerozolimskimi ze wschodu na zachód oddziałów piechoty. „Polska Zbrojna" pisała 19 stycznia 1945 roku w artykule „Drogowskaz i sztandar":

„...Warszawa! ...Drogowskazem nam była i sztandarem. Jej wizja czyniła nam Okę podobną do Wisły, a plac przed sztabem Pierwszej Dywizji im. Kościuszki zamieniała na plac Mokotowski podczas defilad..."

Walczyli potem lotnicy pułku „Warszawa" nad ziemią pomorską. Sztandar dzielił wraz z nimi radość ze zwycięstw i smutek w chwilach oddawania ostatnich honorów towarzyszom broni, którym lotnicza śmierć odcięła powrót do baz pomoskich i nadodrzańskich lotnisk polowych.

Samoloty z biało-czerwoną szachownicą wiosną 1945 roku pojawiły się nad Odrą i nad Berlinem. A 6 maja 1945 roku ostatni frontowy dowódca najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego, major Wasyl Gaszyn, poprowadził do „pieszego nalotu" na stolicę pokonanej III Rzeszy pilotów, techników i mechaników. Lotnicy pułku „Warszawa" odwiedzili Berlin jeszcze dymiący. Towarzyszył im sztandar z wizerunkiem Warszawy, z obrazem płonącej w 1939 roku Starówki.

Po wojnie rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego nr 189 z 22 sierpnia 1945 roku sztandar 1 PLM „Warszawa" został odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy. Uroczystość dekoracji znaku bojowego pułku najstarszym polskim odznaczeniem bojowym odbyła się w rok później — 4 sierpnia 1946 roku w Nowym Dworze Mazowieckim. Aktu dekoracji dokonał generał Karol Świerczewski, legendarny Walter, który 1 stycznia 1944 roku w ośnieżonym krajobrazie sieleckim wręczył znak bojowy delegacji pułkowej. W uroczystości uczestniczyli także generałowie: Aleksander Romeyko i Jan Mierzycan. Chorążym sztandaru w momencie dekoracji Orderem Virtuti Militari był Edward Chromy.

Frontowy znak bojowy 1 PLM „Warszawa" obecnie znajduje się w Muzeum Wojska Polskiego, w Sali Zwycięstwa, obok wojennych sztandarów pułków, dywizji i brygad ludowego Wojska Polskiego. Do Muzeum został przekazany 4 lipca 1950 roku. 1 PLM „Warszawa" miał już wtedy nowy sztandar, ufundowany przez społeczeństwo Płocka i powiatu płockiego i wręczony lotnikom w grodzie Krzywoustego 1 maja 1950 roku.

Odnotujmy także, iż frontowy sztandar najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego był w poczcie 40 historycznych znaków bojowych w czasie Parady Tysiąclecia w Warszawie (22 lipca 1966 roku) i na uroczystej defiladzie wojskowej z okazji 25-lecia Polski Ludowej (22 lipca 1969 roku).

W sierpniu 1978 roku trzy sztandary 1 PLM „Warszawa" (frontowy, sztandar z 1950 roku i aktualny) zostały zaprezentowane społeczeństwu Warki.

RAJMUND KULIŃSKI

5

4

NA ZDJĘCIACH:

4. Trzy sztandary 1 PLM „Warszawa" w czasie prezentacji społeczeństwu Warki w sierpniu 1978.

5. Chorąży Jan Szwicki, sztandarowy pocztu frontowego znaku bojowego 1 PLM „Warszawa", na uroczystościach w Warce, sierpień 1978 r.

Zdjęcia autora (3) i Muzeum Wojska Polskiego — M. Ciunowicz (2)

Powietrzny zwiad

SKRZYDLATEJ

Henryk Kucharski

24

MISTRZOSTWA W CZĘSTOCHOWIE

Do Częstochowy leciałem jako zawodnik, by uczestniczyć w XXII Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych. Mój Zlin-42M SP-ADG był stary i sfatygowany, busola chodziła jak chciała ale za to nawigatora — **Mirosław Kapitan** — miałem młodego, sympatycznego, pełnego zapału do latania i dobrych chęci. Na Babicach dwa razy wsiadaliśmy do samolotu. Akumulator nie dawał napięcia. Do Częstochowy odlecieliśmy w godzinę po **Januszu Pasierskim** i **Mirosławie Kisłym,** którzy stanowili drugą obok nas załogę, reprezentującą Aeroklub Warszawski w tegorocznych mistrzostwach Polski. Przez drogę odbyliśmy pierwszy trening w nowej załodze. Potem trenowaliśmy ofiarnie przez całe mistrzostwa i przy okazji zdobyliśmy 76 procent punktów zwycięzców. Wiele się nauczyliśmy.

Tymczasem w dniu otwarcia mistrzostw, w niedzielę, 9 września br. na lotnisku Aeroklubu Częstochowskiego ustawiał się długi rząd samolotów zawodniczych: 18 Zlinów-42 (na jednym z tych samolotów latały na zmianę dwie załogi), 6 Wilg, 4 Gawrony, 2 Jaki-12 i 2 Zliny-43 w barwach CSRS. Łącznie na starcie mistrzostw stanęły 32 załogi, w tym 4 z Krakowa, po 3 z Dęblina i Rzeszowa, po 2 z Białegostoku, Częstochowy, Poznania, Torunia, Warszawy i CSRS oraz po 1 z Bielska-Białej, Bydgoszczy, Gdańska, Kielc, Krosna, Łodzi, Opola, Ostrowa, Piotrkowa i Wrocławia. Po południu ustawiliśmy się w dwuszeregu przed hangarem, na którym wisiał duży transparent, witający uczestników mistrzostw. Uroczystość otwarcia imprezy z udziałem przedstawicieli władz. Orkiestra gra hymn narodowy. Ubiegłoroczny mistrz Polski **Krzysztof Lenartowicz** i wicemistrz **Edward Popiołek** wciągają biało-czerwoną flagę na maszt. Patronujący mistrzostwom dyrektor Wydziału Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego w Częstochowie, mgr **Edward Bogatko** wygłasza tradycyjną formułę: XXII Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne uważam za otwarte.

Potem odprawa zawodników. Kierownik sportowy **Zdzisław Dudzik** przypomina zasady sportowej walki według nowego regulaminu, będącego wypadkową regulaminów mistrzostw świata w pilotażu samolotów lekkich i rajdowych. I jeszcze kilka słów o organizacji latania w Aeroklubie Częstochowskim. Szef techniczny **Janusz Michor** przydziela mechanikom samoloty do obsługi startowej. Kilka samolotów na jednego mechanika. Naszym ADG opiekuje się sympatyczny **Jan Sokół** z Aeroklubu Białostockiego. Komisja techniczna mistrzostw sprawdza stan techniczny samolotów i ich dokumenty. Specjalnymi autobusami MZK jedziemy do odległego od lotniska miasta. Rozlokowujemy się w domu studenckim Skrzat. Jeszcze obiadokolacja w sąsiedniej, studenckiej stołówce, która karmiła nas podczas mistrzostw i pierwszy sen w Częstochowie, z marzeniami o jak najlepszych rezultatach sportowych.

Nowy tydzień zaczął się niepogodą, w poniedziałek od rana czekaliśmy więc długo na start. Nadaremnie. Pierwszą konkurencję rozegraliśmy we wtorek. Był to lot po prostych i łuku długości 203 km. Dwie następne konkurencje w środę, w jednym długim locie do Kielc (bez lądowania) i z powrotem, oczywiście po innej trasie. Pierwszy start odbył się dopiero o 14.30 a ostatnie lądowanie po 19. Trudny był zwłaszcza powrót z tej 246-kilometrowej trasy — w powietrzu jak mleko, pod słońce. Jeszcze trudniejszy był jednak dzień następny, w którym rozegraliśmy również dwie ale oddzielne konkurencje: lot po wieloboku 191 km i po 189-kilometrowej krzywce. Był to wyjątkowo duży wysiłek dla służb mistrzostw i zawodników. Mistrzostwa były jednak zaliczone z nawiązką. W piątek rozegrano ostatnią konkurencję: lot po 149,5-kilometrowej krzywce, zakończony lotem po prostej po nakazanym kursie (NKDG) do wyłożonej w terenie litery H i stamtąd do lotniska. Sporo załóg nie znalazło jednak H i poleciało dalej, do 50-tego kilometra, który był ostatecznym punktem zwrotnym w kierunku mety. Roboty w powietrzu było więc jeszcze więcej niż zwykle, bowiem obok pilnowania regularności i prowadzenia rozpoznania lotniczego trzeba było kreślić i dodatkowo obliczać nieznane odcinki trasy. Wobec rozegrania 6 konkurencji, z 7 planowanych maksymalnie, sobota była wolna, do 20, o której w klubie Politechnik rozpoczęło się uroczyste zakończenie XXII SMPR-N. W niedzielę 16 września byliśmy już w domu.

POWRÓT DO SUWAKA

Zgodnie z nowym regulaminem, konkurencje zaczynały się próbą sporządzenia nawigacyjnego planu lotu. W oddzielnej sali, jak na egzaminie, otrzymywaliśmy formularz, z siłą i kierunkiem meteorologicznym wiatru oraz nakazaną prędkością podróżną przy pogodzie bezwietrznej. Prędkości te, ustalone na całe mistrzostwa, wynosiły: dla Zlinów 42 i 43 — 150 km/h; dla Wilg — 130 km/h, dla Gawronów i Jaków-12 — 120 km/h. Zadanie polegało na obliczeniu kursu magnetycznego (praktycznie: kursu busoli samolotu) i czasu dla każdego z odcinków trasy. Kursy geograficzne i odległości odcinków były podane wcześniej. By jednak znać KM i t, trzeba było obliczyć kąt wiatru, kąt znoszenia i prędkość podróżną. Tolerancja w obliczaniu kursów wynosiła 2 stopnie, czasów — 10 s. Za każdy stopień i sekundę poza tolerancją otrzymywało się po punkcie karnym. Czas wykonywania próby wynosił pół godziny. Jeśli obliczenia mieściły się w tolerancji i wykonane były w wyznaczonym czasie, załoga otrzymywała 100 pkt. Dodać trzeba, że do obliczeń niezbędny był suwak nawigacyjny, nie wolno było natomiast posiłkować się kalkulatorem elektronicznym. Te egzaminy z nawigacji nie wszystkim i nie za każdym razem udawały się celująco. Dla wielu była to próba zupełnie nowa, część nie posiadała właściwych suwaków, jako że nie sposób w kraju kupić takiego przyrządu, części zemocjonowanych egzaminem załóg zdarzały się proste błędy. W końcówce mistrzostw wszyscy już jednak liczyli za sto lub prawie za sto punktów. Dodać warto, że lot po trasie wykonywało się według danych, obliczonych przez komisję sędziowską, otrzymywanych po zdaniu własnego, nawigacyjnego planu lotu.

5 SEKUND

Mistrzostwa po raz pierwszy miały bardzo małą tolerancję czasową — zaledwie 5 sekund — i wymagały niezwykłej precyzji lotu. Z dokładnością do 5 sekund mierzone były: start ziemny, start lotny, przelot nad każdym punktem zwrotnym i nad linią mety. Tolerancja przelotu nad nieujawnionymi punktami kontrolnymi wynosiła 15 sekund. Za każdą sekundę poza tolerancją łapało się punkt karny. Karano również każde chwilowe odchylenie od zadanej wysokości (tolerancja 50 m) i odchylenie boczne od trasy oraz krążenie. Nie zaobserwowanie samolotu na nieznanym punkcie kontrolnym kosztowało 250 punktów karnych a na punkcie znanym — aż 500 punktów czyli tyle ile wynosiła premia za tę próbę, w przypadku bezbłędnego przelotu trasy w czasie oraz wyznaczonym korytarzu.

OBIEKTY I ZNAKI

500 kolejnych punktów można było zdobyć za rozpoznanie lotnicze. Była to jednak sztuka niezwykle trudna. Ta praktykowana od lat próba polegała na znalezieniu i zidentyfikowaniu obiektów na podstawie zdjęć oraz wyłożonych na trasie znaków. Zdjęcia, formatu 6x6 cm, częściowo słabej jakości, wykonane były na jednym arkuszu formatu 18x24 cm i ułożone w kolejności obiektów na trasie lub bez tej kolejności. Często wśród zdjęć prawdziwych były fałszywe. Łącznie do rozpoznania w każdej konkurencji było od 16 do 20 obiektów i znaków. Karane było fałszywe rozpoznanie obiektów i znaków, błędy naniesienia zdjęcia lub znaku na mapie (tolerancja 2 mm) i spóźniony czas oddania sprawozdania z lotu (czas wyznaczony — 5 min).

PRÓBY LĄDOWANIA

Każdą konkurencję kończyła próba lądowania. Lądowało się na pasie 15-metrowej szerokości, możliwie na poprzecznej linii centralnej. W pełni udane lądowanie dawało 50 pkt. Każdy metr przed linią centralną to 2 punkty karne a każdy metr za tą linią to 1 punkt karny, odejmowany od maksymalnej liczby 50 pkt. Oczywiście liczyło się lądowanie prawidłowe, tzn. dla trójkołowców na dwa koła główne, dla dwukołowców — gdy kółko ogonowe było w konfiguracji przeciągnięcia. Nie liczyło się też lądowanie na jedno koło podwozia głównego, z uniesionym drugim kołem. Wykonywaliśmy tzw. lądowanie normalne oraz znad 2-metrowej bramki, ustawionej w odległości 50 m przed linią centralną.

RYWALIZACJA

Każda załoga przed startem do poszczególnych konkurencji miała więc w zanadrzu 1 150 pkt. Tyle by jej zostało po konkurencji, gdyby wszystkie jej próby wykonała idealnie. Już pierwsza konkurencja pokazała, że nie jest to proste, chociaż jednocześnie zadziwiał duży procent zdobywanych punktów przez wszystkie lub prawie wszystkie załogi. Świadczyło to niewątpliwie o wyrównanej walce i wysokim poziomie załóg. Do szóstej, ostatniej konkurencji tylko raz zdarzyło się, by załoga zdobyła ponad 1 100 pkt. Udało się to zwycięzcom III konkurencji, którzy zdobyli aż 1 143 pkt. Ten długo utrzymujący się punktowy rekord mistrzostw pobili dopiero w ostatniej konkurencji mistrzowie Polski, zdobywając 1 146 pkt. W VI konkurencji jeszcze trzy załogi zdobyły ponad 1 100 pkt. W sumie więc taki wyczyn udało się powtórzyć w mistrzostwach zaledwie pięciokrotnie.

W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli: **I — J. Baran — S. Grzegorzak; II — W. Nycz — I. Czopek; III — M. Wajda — M. Wieczorek; IV — J. Satny — K. Jirmus; V — W. Świadek — J. Bober; VI E. Popiołek — E. Marzec.**

Walka o najwyższe lokaty przebiegała bardzo interesująco. Po I konkurencji prowadzili **J. Baran — S. Grzegorzak** przed **E. Popiołkiem — E. Marcem** i **J. Robaczewskim — A. Zapolskim.** Po dwóch konkurencjach na prowadzenie wyszła załoga **E. Popiołek — E. Marzec** przed **M. Gajewskim — J. Komorniczakiem** i **J. Robaczewskim — A. Zapolskim.** Po trzech konkurencjach prowadzili: **M. Wajda — M. Wieczorek** przed **J. Robaczewskim — A. Zapolskim i J. Baranem — S. Grzegorzakiem.** Po czterech konkurencjach na prowadzenie wyszli późniejsi mistrzowie Polski, **E. Popiołek — E. Marzec** (nie oddali już prowadzenia do końca) przed **M. Wajdą — M. Wieczorkiem i W. Nyczem — I. Czopkiem.** Po pięciu konkurencjach kolejność dwóch pierwszych załóg nie uległa zmianie, na trzecie miejsce wyszli jednak ponownie **J. Robaczewski — A. Zapolski.** Zwycięstwem w ostatniej VI konkurencji **E. Popiołek — E. Marzec** utwierdzili swój ostateczny triumf w mistrzostwach. Na meda-

Na zdjęciach od lewej: Zawodnicze samoloty w Aeroklubie Częstochowskim. Na pierwszym planie Wilgi. ● Zlin-42 podchodzi do lądowania znad bramki. ● Triumfatorzy XXII Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych, Edward Popiołek (z prawej) i Edward Marzec z Aeroklubu Krakowskiego. Zdjęcia autora

lowe miejsce awansowali po raz pierwszy **W. Świadek — J. Bober,** zdobywając srebro mistrzostw. Brąz przypadł **J. Baranowi** i **S. Grzegorzakowi.** Bliskie medali mistrzostw były bardzo równo latające podczas całej imprezy załogi **M. Wajda — M. Wieczorek** i **J. Robaczewski — A. Zapolski,** zaprzepaściły jednak swe szanse w ostatniej konkurencji. Od początku nie najlepiej szło ubiegłorocznemu mistrzowi Polski **K. Lenartowiczowi,** który tym razem latał w załodze z **A. Szeleźnikiem.** Szóste miejsce też jednak nie jest do pogardzenia. Jedną z przyczyn nieco dalszej lokaty tego bardzo dobrego pilota był fakt, iż startował on nie na Wildze, na której trenował on przez ostatnie kilka lat, lecz na Zlinie 42, na którym latał mało. **Wysoką klasę zademonstrowały renomowane załogi z Czechosłowacji, zajmując ostatecznie miejsca 7 i 10.** W pierwszej czternastce mistrzostw znaleźli się wyłącznie członkowie kadry narodowej, oprócz **T. Gołaty,** który był jednak członkiem tej kadry dwa lata temu. Na tym większe uznanie zasługuje więc 15 lokata najmłodszej załogi mistrzostw, reprezentantów gospodarzy **W. Skalika i M. Tajchmana.** Z trzech aż i dobrze spisujących się załóg dęblińskich, najwyższe, 17 miejsce zajęła załoga dowodzona przez absolwenta Liceum Lotniczego w Dęblinie. **M. Bylinkę.** Ten młody pilot jest także w kręgu zainteresowań trenera kadry narodowej **Z. Dudzika.**

O poziomie XXII SMPR-N niech wreszcie świadczą liczby. Zwycięska załoga zdobyła 90 procent punktów możliwych do zdobycia. Piąta załoga miała jeszcze 96 procent punktów zwycięzców; dziesiąta — 94%, piętnasta — 91%, dwudziesta — 87,5%, dwudziesta ósma — 80%, ostatnia, trzydziesta druga — jeszcze 70% punktów zwycięzcy. Te niewielkie różnice mówią same za siebie.

ZWYCIĘZCY

Mistrzostwo Polski wywalczyła załoga Aeroklubu Krakowskiego, **Edward Popiołek — Edward Marzec.**

Pilot tej załogi, **Edward Popiołek** tytuł mistrza Polski zdobył po raz drugi, po sześcioletniej przerwie. W latach 1974, 1977 i 1978 był wicemistrzem kraju. Odniósł także szereg innych sukcesów sportowych mi.n. w 1974 r. wygrał, w parze z K. Lenartowiczem, Samolotowy Rajd Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury. Trzykrotnie startował w mistrzostwach świata: w 1977 r. zajął 4 miejsce i zdobył srebrny medal, w 1978 r. był dwunasty (w parze z M. Wajdą), a w br. w Kanadzie wywalczył 5 miejsce. W 1978 r. zdobył międzynarodowe mistrzostwo Austrii. Na swoim koncie ma również zwycięstwa w imprezach krajowych, takich jak Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe i Lot Południowo-Zachodniej Polski. Lata od 1957 r. — na szybowcach, na których także odniósł szereg sukcesów sportowych. Samoloty pilotuje od 1960 r. i wylatał na nich dotąd 1 400 godzin. Mistrzostwem Polski, z którego się bardzo cieszy, zrobił sobie znakomity prezent na swoje czterdzieste urodziny, przypadające w październiku br.

Znakomity sportowiec jest też wybitnym działaczem społecznym. Jest członkiem ZG APRL i przewodniczącym Komisji Samolotowej APRL oraz członkiem Prezydium Zarządu Aeroklubu Krakowskiego i przewodniczącym klubowej sekcji samolotowej. Z wykształcenia docent doktor habilitowany inżynier, pracuje naukowo w Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

Edward Marzec od dłuższego czasu jest stałym partnerem Edwarda Popiołka w zawodach lotniczych. Absolwent AGH. Jest także pilotem szybowcowym i samolotowym.

Rzeszowiacy, **Witold Świadek,** pomimo iż w ostatniej chwili musiał zamieniać lepiej wypróbowaną przez siebie Wilgę na Jaka-12, w parze ze swym niezawodnym partnerem **Janem Boberem** wywalczyli wicemistrzostwo kraju.

W. Świadek, pomimo iż jest zaledwie trzydziestolatkiem z małym okładem, zapisał już piękną kartę w naszym sporcie samolotowym. Czterokrotnie był mistrzem Polski, trzykrotnie reprezentował nasz kraj w mistrzostwach świata, zdobywając w 1978 r., w parze z A. Korzeniowskim, wicemistrzostwo świata. Odniósł także wiele innych, liczących się skucesów. Jest pilotem zawodowym i szefem pilotów Ośrodka Badawczo-Naukowego Napędów Lotniczych PZL-Rzeszów. Na samolotach wylatał 3 000 godzin.

Jan Bober był trzykrotnym mistrzem Polski jako II pilot (nawigator) zwycięskiej załogi. Pilot zawodowy, pracuje w dziale kierowanym przez W. Świadka.

Trzecie miejsce zajęła również załoga Aeroklubu Rzeszowskiego składająca się z pilotów... PLL LOT, **Jana Barana** i **Stanisława Grzegorzaka.** 32-letni **J. Baran** lata na samolotach od 1965 r. i wylatał na nich 2 700 godzin. Był mistrzem Polski (1974). Tytuł wicemistrzowski zdobył po raz trzeci (1972, 1973, 1979). Zanotował również wiele innych, w tym międzynarodowych sukcesów. Do latania sportowego wrócił niedawno, po kilkuletniej przerwie. Wrócił bardzo udanie i aktualnie znów jest jednym z naszych najlepszych pilotów. Młody **S. Grzegorzak** dzielnie sekundował J. Baranowi w podniebnej batalii pod częstochowskim niebem.

Z załóg o których zaledwie wspomniałem lub nie wspomniałem w ogóle wysoko ocenić trzeba 4 miejsce załogi **M. Wajdy** i **M. Wieczorka,** 5 miejsce młodzieży **W. Nycza** i **I. Czopka** i 14 miejsce sympatycznego małżeństwa **M. i D. Rachwałów,** w którym zgodnie z nowoczesnymi tendencjami prym wiedzie żona. Dodać warto, że pojedynek na szczycie toczył się między załogami aeroklubów Krakowskiego i Rzeszowskiego, które obsadziły sześć pierwszych miejsc. Uznać go można za remisowy.

W ogóle sportowa ocena mistrzostw w Częstochowie w opinii wszystkich uczestników i obserwatorów jest bardzo wysoka, tym wyższa iż rozegrane zostały one w trudnej pogodzie, podczas silnych wiatrów, zamgleń, opadów deszczu, słabej widzialności.

NA MEDAL

Już w czasie trwania imprezy i podczas jej zakończenia wiele słów pochwały zebrali organizatorzy i wszystkie służby mistrzostw w Częstochowie. Nie sposób tu wymienić wszystkich. Przy organizacji tej wielkiej imprezy Aeroklubowi Częstochowskiemu wydatnie pomogły władze i zakłady pracy. Wiele serdecznego zaangażowania wykazali patron mistrzostw, dyrektor WKFSiT **Edward Bogatko,** prezes ACz. **Zbigniew Mądrzycki,** gospodarz mistrzostw **Andrzej Warkiewicz,** kierownik **Andrzej Tajchman,** kierownik sportowy **Zdzisław Dudzik,** główny sędzia **Józef Możdżeń** i wszyscy sędziowie, szef techniczny **Janusz Michor** oraz wszyscy mechanicy i kierowcy, pozostały personel i wielu innych. Wszystkim im należy serdecznie pogratulować sukcesu organizacyjnego i podziękować za duży wkład pracy. Wszyscy spisali się na medal — złoty. **Rozegrane w Częstochowie XXII SMPR-N pod każdym względem należały do najlepszych mistrzostw Polski w lotnictwie sportowym.**

HENRYK KUCHARSKI

XXII SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI RAJDOWO-NAWIGACYJNE
Częstochowa ● 9—16 września 1979 r.

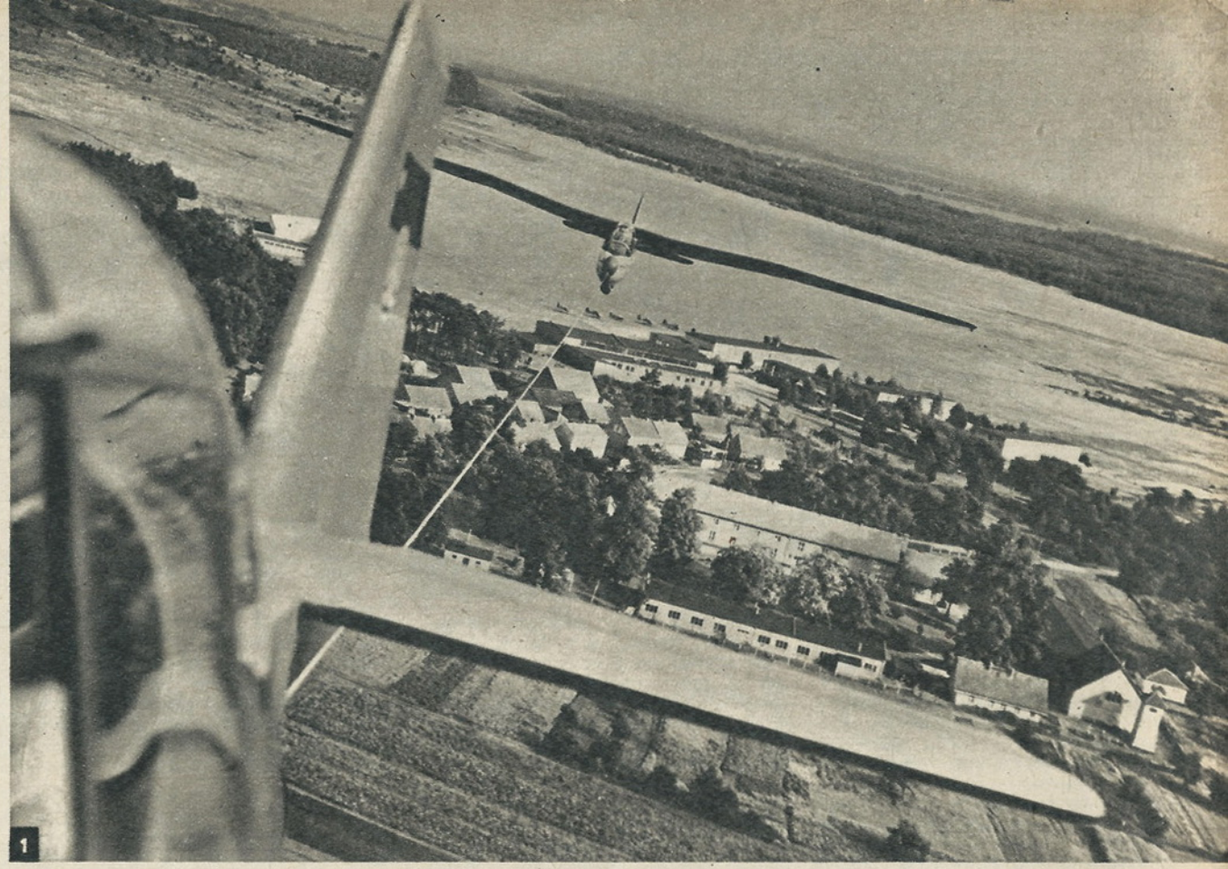
Miejsce	Załoga: pilot / II pilot	Aeroklub	Samolot	Punkty
1.	Edward Popiołek Edward Marzec	Kraków	PZL-104	6 191,06
2.	Witold Świadek Jan Bober	Rzeszów	Jak-12	6 090,10
3.	Jan Baran Stanisław Grzegorzak	Rzeszów	Zlin-42	6 030,78
4.	Marian Wajda Marian Wieczorek	Kraków	Zlin-42	6 028,29
5.	Wacław Nycz Ireneusz Czopek	Rzeszów	Zlin-42	5 940,45
6.	Krzysztof Lenartowicz Andrzej Szeleźnik	Kraków	Zlin-42	5 931,89
7.	Miloš Fiala Radislav Ježek	CSRS	Zlin-43	5 879,26
8.	Jan Robaczewski Arkady Zapolski	Toruń	PZL-104	5 868,93
9.	Mirosław Gajewski Jerzy Komorniczak	Kielce	PZL-104	5 821,95
10.	Jan Šatny Karel Jirmus	CSRS	Zlin-43	5 815,81
11.	Stanisław Marliński Jacek Bednarek	Piotrków	PZL-104	5 769,98
12.	Andrzej Korzeniowski Tomasz Pec	Toruń	Zlin-42	5 710,15
13.	Tadeusz Gołata Wojciech Woźniak	Bydgoszcz	PZL-101	5 689,19
14.	Mirosława Rachwał Dariusz Rachwał	Kraków	Zlin-42	5 657,43
15.	Włodzimierz Skalik Mariusz Tajchman	Częstochowa	Zlin-42	5 638,50
16.	Lech Szutowski Włodzimierz Chrenowicz	Poznań	PZL-101	5 625,77
17.	Marek Bylinka Marian Ochnio	Dęblin	Jak-12	5 490,11
18.	Alina Kalicka Marek Pliszka	Opole	Zlin-42	5 458,83
19.	Antoni Stasiewicz Grzegorz Moskalenko	Dęblin	PZL-104	5 416,91
20.	Lech Kowalski Dariusz Pacek	Dęblin	PZL-104	5 415,70

Startowały 32 załogi.

ZA-PI-SKI Z NRD

3

JERZY R. KONIECZNY



1

W OŚRODKACH LOTNICZYCH GST

W czesnym letnim rankiem ruszam z Berlina w podróż na południe kraju — poznać niektóre ośrodki lotnictwa sportowego NRD. Po ominięciu Schoenefeld, nasza Wołga kieruje się autostradą w kierunku na Halle. Już jednak po godzinie jazdy skręcamy w boczną, dobrze utrzymaną szosę — jadąc do Trebbina. Trzy kilometry za miastem wjeżdżamy w malowniczy, lekko zalesiony i pagórkowaty teren. Nietrudno się zorientować, że gdzieś w pobliżu jest lotnisko. Słychać i widać Wilgę holującą Bociana. Widoczek z pobliża naszych aeroklubów.

Przejeżdżamy przez wioskę Schoenhagen i stajemy u bramy znanej także i u nas w Polsce — szkoły lotniczej GST. Nosi ona imię Ernesta Schnellera. Kto był? Naprzeciw okazałego zespołu budynków szkoły stajemy przed obeliskiem-pomnikiem wzniesionym ku czci Schnellera. Nauczyciel z zawodu, członek Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Niemiec (KPD). Bliski współpracownik przewodniczącego KC, Ernesta Thaelmanna, zajmował się w partii przygotowaniem politycznym młodzieży przedpoborowej. W 1933 r. aresztowany przez hitlerowców, uwięziony został w obozie koncentracyjnym w Sachsenhausen, gdzie zamordowano go w 1944 r. Władze GST ustanowiły w 27 rocznicę istnienia organizacji Odznaczenie im. Schnellera — za zasługi w dziedzinie obronności kraju.

Komendant szkoły, **Kurt Mengs**, wita gościa z Polski jak dobrego znajomego. Jest wprawdzie w Schoenhagen dopiero od 1977 r., po przejściu do rezerwy, ale jego kontakty z polskimi lotnikami są dość dawne. Absolwent radzieckiej akademii lotniczej w Monino, gdzie studiował m. in. razem z polskimi lotnikami. Pułkownik rezerwy pilot. Ma 49 lat. W 1952 r. wyszkolił się w pilotażu na samolotach Jak-11 i Jak-18. Wylatał ogółem ponad 1 500 godzin na samolotach, w tym wiele na odrzutowcach, pełnił bowiem służbę w Siłach Powietrznych NRD. Jest zasłużonym pilotem lotnictwa wojskowego. Przez wiele lat był dowódcą eskadry w wyższej oficerskiej szkole lotniczej. Zna też naszą Szkołę Orląt w Dęblinie. Szczyci się polską Odznaką Braterstwa Broni, otrzymaną w 1973 r. osobiście z rąk ministra Obrony Narodowej, generała armii Wojciecha Jaruzelskiego.

Kiedy tak rozmawiamy w gabinecie na temat polsko-enerdowskich kontaktów komendanta i jego lotniczego życia, stwierdzam — mimo woli — że coś tu w Schoenhagen tak cicho i spokojnie, bo ledwie docierają do nas odgłosy latającej Wilgi. To tylko pozory, twierdzi pułkownik, bo w rzeczywistości ruch w szkole jest duży a i problemów niemało.

Szkoła w Schoenhagen założona została w 1951 r., kiedy sport lotniczy uprawiany był jeszcze w związku Wolnej Młodzieży Niemieckiej (FDJ). W rok potem, z chwilą powstania organizacji GST (Geselschaft fuer Sport und Technik), która zajęła się szkoleniem młodzieży i rozwojem lotnictwa sportowego, ośrodek zmienił gospodarza, został rozbudowany i otrzymał nowe zadania. Początkowo był centralnym ośrodkiem szkolenia oraz rozwoju sportu spadochronowego, szybowcowego i samolotowego, skupiał czołowych lotników sportowych. Organizowano w nim wiele imprez krajowych, jak również międzynarodowych. Można z całą pewnością stwierdzić, że szkoła w Schoenhagen odegrała ważną rolę w rozwoju lotnictwa sportowego NRD.

Z biegiem lat rola i zadania tego dużego ośrodka uległy zmianom i różnym modyfikacjom, ponieważ na przykład latanie samolotowe wyczynowe musiało zostać w tym rejonie poważnie ograniczone, ze względu na bliskość lotniska komunikacyjnego w Schoenefeld i jego powietrznego obszaru lotów. Ostatnimi laty ośrodek otrzymał jako główne zadanie — szkolenie instruktorów szybowcowych, samolotowych i spadochronowych oraz mechaników lotniczych różnych specjalności. Co roku, na 6 kursach (nieraz równoległych), szkoli się średnio 250—300 osób. Nie są to tylko nowo szkoleni instruktorzy, doskonali się też tych z uprawnieniami, młodszych i starszych, których trzeba przecież co pewien czas (do 5 kursów rocznie) również „odświeżać", jak twierdzi komendant.

Ale to nie wszystko. Ważną funkcję od 1968 r. pełni ośrodek w szkoleniu samolotowym w ramach lotniczego przysposobienia wojskowego. Są też w czasie wakacji podstawowe obozy szybowcowe i cały rok różne kursy stacjonarne dla funkcjonariuszy GST. Szkoła w Schenhagen jest czynna bez przerwy, z wyjątkiem grudnia i stycznia. Roboty mają rzeczywiście dużo.

Jedziemy na lotnisko. Przylega ono z jednej strony do niewielkiego wzniesienia, pagórka. Myślę, że można by tu spróbować szkolenia podstawowego na lotniach, ale nie są one jeszcze oficjalnie wprowadzone w NRD. Na skraju lotniska spadochroniarze, którzy przed chwilą skończyli skoki treningowe z An-2. Na Bocianie lata grupka nowo szkolonych szybowników. Jest Wilga, która holuje pracowicie oraz Zlin-42, na którym latają instruktorzy. Bocian bardzo się już wysłużył, potrzebny nowy sprzęt do szkolenia, więc prowadzone są rozmowy o zakup naszego Puchacza.

W okazałym hangarze sprzętu sporo. Bociany, Foki, Piraty, Jantar Standard i Jantar-2, Wilga-35, Zliny 42 i 43, no i An-y-2. Dowiaduję się, że Bociany wylatują średnio co roku po 200 godzin, ale Foka-4 tylko 50 godzin, chociaż dąży się do tego, aby było więcej. Samoloty mają średnio 100—1500 godzin nalotu.

Zwiedzam jeszcze zabudowania ośrodka: warsztaty remontowe, dobrze wyposażone sale wykładowe i pracownie, internat (200 miejsc noclegowych), salę tradycji, dużą salę jadalną pełniącą równocześnie wiele innych funkcji (kinową, wielkich zebrań itp.) i pokoje administracyjne. Na uznanie zasługuje estetyka pomieczczeń. Wokół zabudowań porządek, trawniki i kwietniki, dużo zieleni. W takim ośrodku można się nie tylko dobrze szkolić, ale i czuć, pomieszkać — na letnisku. Dodajmy, że ośrodek szczyci się honorowym tytułem „Kolektywu socjalistycznej pracy".

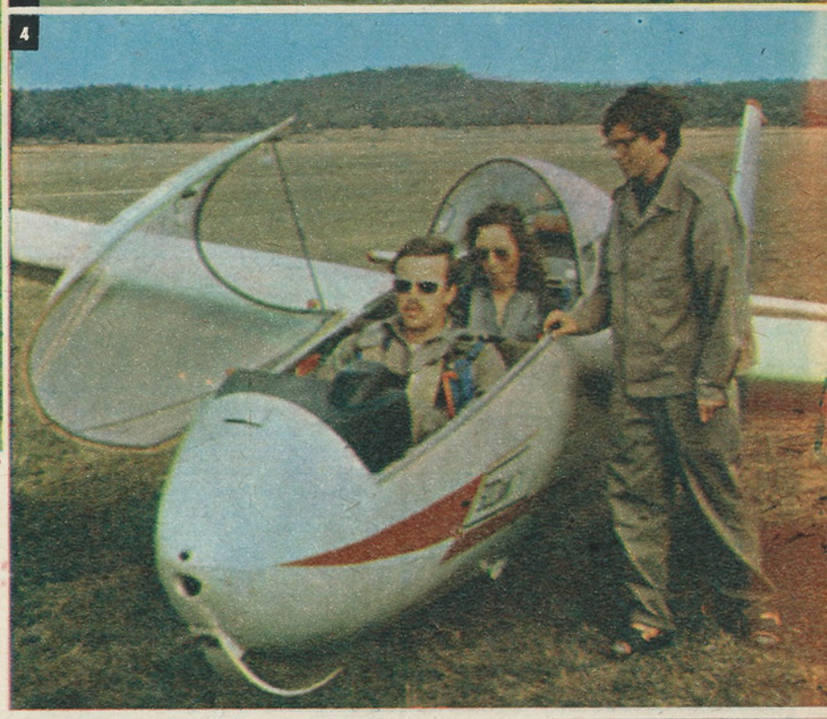
Pora jednak w dalszą drogę.

Lipsk, a ściślej wojewódzki ośrodek lotniczy GST na lotnisku Mockau, jest kolejnym celem mojej podróży. Trafiłem akurat na rozpoczęcie regionalnych zawodów spadochronowych, z udziałem 35 skoczków. Nad lotniskiem krąży An-2, wyrzucając kolejno zawodników do skoków celnościowych. To dopiero pierwsza kolejka, trudno na razie o wyniki i jakieś większe rozeznanie co do poziomu zawodów. Zwiedzam więc obiekty, a właściwie jedyny duży hangar z przybudówkami stanowiący główną bazę ośrodka. Byłem tu w 1967 r. na spadochronowych mistrzostwach świata, ale mało co pamiętam.

Ten hangar jednak imponuje. Czystością i porządkiem. Mieści z powodzeniem wszystkie samoloty m. in. 6 Wilg, 6 Zlinów-42, Zlina 43, Zlina-262, Z-526,AFS, An-2). Najciekawsze są w nim rozwiązania, w pełnym tego słowa znaczeniu racjonalizatorskie, dotyczące zespołów technicznych, umożliwiających szybką bieżącą kontrolę stanu technicznego oraz przeglądy i naprawy maszyn i ich osprzętu. Technicy i mechanicy mają do dyspozycji wózki-szafki z odpowiednimi do danych czynności technicznych narzędziami. Są one poukładane na metalowych tacach w wytłoczonych plastykowych formach odpowiadających rozmiarom danego narzędzia. Jeżeli na przykład, po zakończeniu pracy jakiś klucz czy wkrętak nie wróci z powrotem na swoje miejsce, to już z miejsca wiadomo czego nie ma. Przykład godny naśladowania. O celowości wykorzystania kubatury hangaru świadczyć może również fakt wybudowania w jednym z jego narożników krytej antresoli, w której pomieszczono warsztat osprzętu, przyrządów pokładowych i wyposażenia radiowo-nawigacyjnego.

2

3


4

Sprawia wrażenie laboratorium. W jednej z hangarowych przybudówek mogłem podziwiać wzorowo wyposażoną spadochroniarnię. W szczycie hangaru uwagę moją zwrócił również podpiwniczony (naturalna lodówka) wyremontowany wrak starego autobusu, w którym urządzono nowoczesny bufet-bar. Trzeba przyznać, że pomysłów lipskim lotnikom sportowym nie brakuje.

Spotykam się potem w niewielkiej sali klubowej z kierownictwem ośrodka. Jego kierownik, mjr rez. pil. Wolfgang Froelich, jest — jak mi się wydaje — kontent z mej wizyty. Z Polakami łączą go rozliczne kontakty, wszak i tu w Mockau było ich wielu. Ma bogaty życiorys lotniczy. Latanie rozpoczął w 1953 r. na szybowcach, w 1956 r. na samolotach, na których wylatał dotychczas ponad 2 500 godzin; na szybowcach — jak mówi skromnie — zaliczył tylko 200 godzin, zdobywając srebrną odznakę. Od 2 lat, niestety, serce już nie najlepsze, nie może więc latać. Zadowolenie znajduje jednak teraz w pracy organizacyjnej w lotnictwie, bo bez niego trudno byłoby już mu żyć, ponieważ — jak twierdzi — nic w lotnictwie nie jest mu obce. Zwłaszcza, że i żona, pochodząca z Wrocławia, też kiedyś latała na szybowcach.

Z pewnym rozrzewnieniem wspomina W. Froelich swoje wyjazdy do Polski i spotkania z lotnikami. Niezapomnianym przeżyciem był dla niego pobyt w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu, u instruktora Janusza Ruge. Szczególnych wrażeń dostarczył mu lot na Zlinie-42 nad Tatrami. — To było przepiękne — mówi z zachwytem — tam się lata!

Z dalszej rozmowy dowiaduję się, że obiekt w którym znajdujemy się, powstał w 1963 r., przed tym ośrodek GST był czynny po drugiej stronie lotniska. Nie można porównać go też z żadnym aeroklubem, ponieważ nie ma on swoich własnych członków. Jako lotnicze centrum szkoleniowo-treningowe służy całej wojewódzkiej organizacji GST, ale tylko spadochroniarzom i pilotom samolotowym. Szybownicy latają gdzie indziej, bo tu rzeczywiście nie ma dla nich warunków do latania. W województwie przy zakładach pracy działają specjalistyczne kluby lotnicze. Ich członkowie, w zależności od klasy wyszkoleniowej i sportowej, korzystają z tego czy innego ośrodka. Lipska GST liczy około 1 000 spadochroniarzy, ale w Mockau trenuje regularnie tylko 200 z nich. Rocznie wykonuje się tu ponad 4 000 skoków oraz wylatuje ponad 1 500 godzin na samolotach.

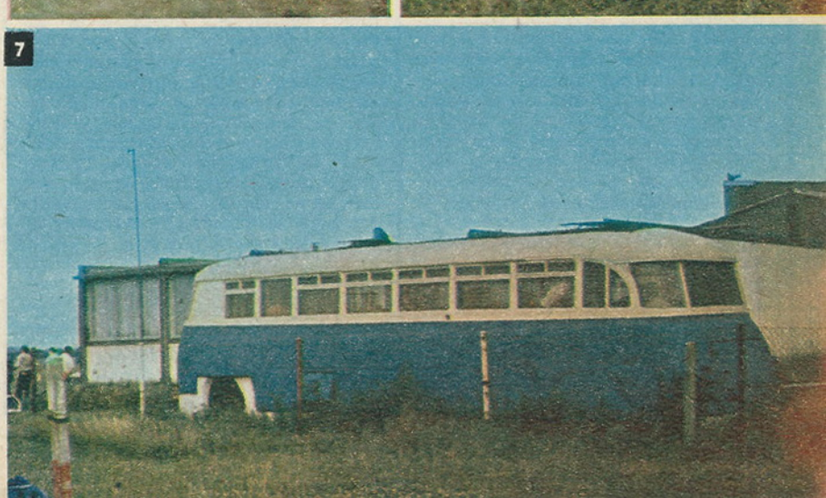
Wiele było i jest w Lipsku imprez, krajowych i zagranicznych, licznie gościli w Mockau sportowcy wielu krajów, w tym również polscy lotnicy. Zaglądam do księgi pamiątkowej ośrodka. Widzę m. in. wpisy Marii Popiołek i Lucyny Krzywonos (1967), Bohatera Związku Radzieckiego — Maryny Czeczniewej (1967), rekordzistki świata Maryny Popowicz i jej męża kosmonauty — Pawła Popowicza (1971), zastępcy przewodniczącego CK DOSAAF — gen. Charłamowa (1974) i wiceprezesa ZG APRL — Bohdana Jancelewicza (1974).

Ośrodek lotniczy w Lipsku-Mockau posiada wysoką rangę w lotnictwie sportowym Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Dowodem tego liczne wyrazy uznania dla samego ośrodka w postaci dyplomów i odznak, jego 20-osobowej kadry zawodowej i bardzo licznej grupy działaczy społecznych. Dba się tu o porządek i dyscyplinę lotniczą.

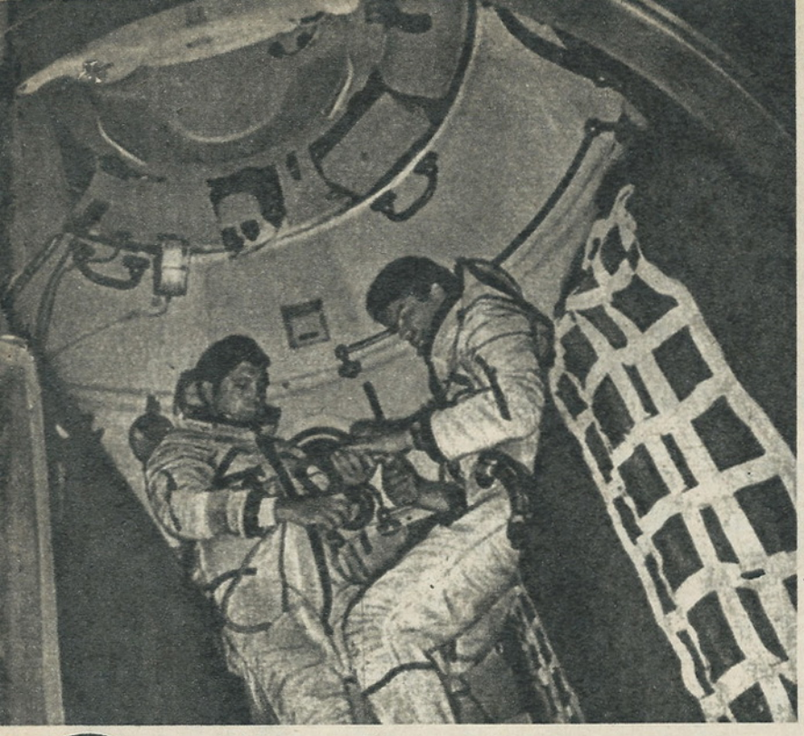
Z okazji mej wizyty w Mockau przybył na lotnisko specjalnie szef szkolenia lotniczego i spadochronowego lipskiej wojewódzkiej organizacji GST — **Guenter Schaefer.** On też zaprosił mnie do odwiedzenia szybowiska w Boehlen.

5

6


7

NA ZDJĘCIACH: 1. W locie holowanym nad Schoenhagen (zdjęcie z 1965 r., z archiwum redakcji Flieger Revue, fot. Helmut Ende). Polski Bocian „szkoli" w Schoenhagen (2), a polska Wilga holuje (3), 4. Młodzież szkolona w Schoenhagen chwali sobie polskiego Bociana. 5. Komendant ośrodka GST w Schoenhagen, Kurt Mengs. 6. Na lipskim lotnisku w Mockau; kierownik ośrodka Wolfgang Froelich (z prawej) i szef wyszkolenia lotniczego wojewódzkiej organizacji GST w Lipsku — Guenter Schaefer. 7. Podpiwniczony autobus-bufet w Mockau. Zdjęcia autora.



w gwiezdnym

Czarno-brunatne kule przypominające batyskafy. Nadpalona i czarna od dymu azbestowa powłoka, chroniąca wnętrze przed niezmiernie wysoką temperaturą. Żałośnie wiszące białe linki, które spełniły swoje zadanie, zakończone podwieszoną pod sufitem kolorową czaszą spadochronu. Automatycznie odłączona nad powierzchnią Ziemi pokrywa odsłoniła czarny, dobrze na metalowej powierzchni widoczny napis: **Pomogitie! Wo wnutri ludi. Help! Inside people.** Obok strzałka wskazująca miejsce zamocowania klucza do awaryjnego otwierania pokrywy. To tak, na wszelki wypadek. Gdyby ktoś nie rozpoznał kabiny statku kosmicznego, który powrócił z orbity wokółziemskiej i wylądował na Ziemi nie tam gdzie przewidywali koordynatorzy lotu, a załoga z różnych przyczyn nie mogłaby samodzielnie odkręcić włazu.

Te dwa, dzisiaj już tylko eksponaty — symbole możliwości mózgu człowieka — stoją w głównej sali Centrum Szkolenia Kosmonautów im. Jurija Gagarina w Gwiezdnym Miasteczku pod Moskwą. Obok symulatory do prowadzenia ćwiczeń z kandydatami na kosmonautów. Wewnątrz kabiny przez jeden iluminator widoczny jest obraz wolno przesuwającej się Ziemi z zarysami kontynentów, oceanów, pasm górskich, lasów itp. W drugim — makieta Kosmosu z wiernie odtworzonym rozmieszczeniem planet i gwiazd.

Długi pulpit, migający setkami kolorowych świateł kontrolnych oraz przycisków do uruchamiania urządzeń, wygląda jak z przełomu XX i XXI wieku. Jedyny element pozwalający sądzić, że jeszcze nie wystartowaliśmy, to odbiornik tranzystorowy jakich pełno w każdym sklepie radiotechnicznym, umilający muzyką czas któremuś z inżynierów obsługujących urządzenia.

Na ścianie plastyczna mapa kolorowej powierzchni Ziemi — dar studentów jednego z moskiewskich instytutów — pretendująca do ukazania naszej planety oglądanej z Kosmosu. W rzeczywistości Ziemia wygląda o wiele ciekawiej — wtrąca pułkownik Aleksiej Gubariew — który nie jeden dzień spędził w przestrzeni kosmicznej.

Przygotowanie kosmonauty do lotu trwa trzy lata. Kandydat, z reguły w wieku ok. 35 lat (do tego wieku kształtuje się nasz organizm) musi wylegitymować się przysłowiowym „końskim zdrowiem" (nawet plomba w zębie dyskwalifikuje). Następnie poddawany jest różnym próbom, w trakcie których zdarza się, że również ich organizatorzy nie potrafią przewidzieć czasem przykrych dla delikwenta, aczkolwiek zabawnych niespodzianek.

— Było to dość dawno — mówi generał Gieorgij Bieriegowoj, szef Centrum Szkolenia — ćwiczyliśmy wtedy wyławianie załogi z wody, z pomocą śmigłowca. Opuszczamy linkę zakończoną metalowym zaczepem. Jeden z nich chwyta za zaczep... i w krzyk. Wyciągamy go na pokład, a on z pretensjami... że „kopie". Badamy sprawę. Okazało się, że śmigłowiec latając wytworzył potencjał elektrostatyczny równy... 18 tysiącom woltów. Trzeba było zmienić konstrukcję. Stosujemy teraz zaczep pływający, który odprowadza ładunki elektrostatyczne. Całkowicie bezpieczne.

Pułkownik Gubariew uśmiecha się i przytakuje.

— Ile dni człowiek pozbawiony wody i żywności może wyżyć np. na pustyni? — pyta generał znienacka.

Wzruszamy ramionami: — 2—3 dni?

— Człowiek — tak, kosmonauta o wiele dłużej. A wiecie dlaczego. Nie wiemy.

Ponieważ on wie jak można wyżyć w każdych warunkach. Tam gdzie wody nie ma i tam gdzie jest jej w nadmiarze. Na pustyni rosną kaktusy, a w wodzie morskiej jest plankton. Obie te „potrawy", odpowiednio przyrządzone, potrafią utrzymać człowieka przy życiu o wiele dłużej niż wam się wydaje. U niego — wskazuje na Gubariewa — zachwianie bilansu wodnosolnego (głównego sprawcy większości kłopotów zdrowotnych) nastąpi po siedmiu dniach, a u nieprzygotowanych po trzech. Patrzymy na Gubariewa, ale przed oczyma widzimy sympatyczną i uśmiechniętą twarz Mirosława Hermaszewskiego. Kręcimy głowami z niedowierzaniem, lecz i z podziwem.

— Plany na jutro?

— Długotrwałe loty — wyjaśnia generał. — Na dotarcie do Marsa trzeba 3 do 4 miesięcy. Na tych, względnie tego który wyląduje na Marsie, trzeba czekać na jego orbicie 1 rok. Plus powrót. W sumie ok. 2 lat. Przygotowujemy się do tego stopniowo już teraz. Ci — mówi wskazując palcem w górę — latają już 148 dni. Niedługo będziemy ich ściągać (mowa o Władimirze Lachowie i Walerym Riuminie, którzy po 175 dniach pobytu w Kosmosie powrócili na Ziemię). Podczas długiego pobytu w Kosmosie zmienia się obraz krwi i skład kości. Ćwiczą, ćwiczą lecz mimo wszystko... Na Ziemi wracają do normy. Ale czy można przewidzieć jakie będą wnuki? Dlatego też m. in. od wielu już lat wysyłamy wyłącznie mężczyzn jako mniej podatnych na trudne do przewidzenia ewentualne efekty uboczne.

— Raz była kobieta i stąd te latające talerze — słyszę czyjś głos z boku.

— Stan nieważkości, którego skutków dla organizmu człowieka przewidzieć do końca nie można — kontynuuje generał — stwarza jednocześnie ogromne możliwości dla fizyki i chemii.

Na Ziemi oliwa zmieszana z wodą reaguje zawsze zgodnie z zasadą „oliwa na wierzch wypływa". Porzekadło to nie ma odniesienia do warunków w Kosmosie. Tam oliwa z wodą stanowi ciecz jednorodną. Podobnie wygląda sprawa z łączeniem metali, które na Ziemi w żaden sposób połączyć się ze sobą nie dają. Tego typu eksperymenty, jak również obserwacje geologiczne, meteorologiczne, ławic ryb, pożarów, promieniowań rentgenowskich, Słońca i inne stanowią program 16-godzinnego dnia pracy w stacji orbitalnej. Z tamtąd widzi się więcej i lepiej.

— Potem piszemy sprawozdanie — dodaje Gubariew — i idziemy spać.

W środku Gwiezdnego Miasteczka stoi pomnik pierwszego zdobywcy Kosmosu — Jurija Gagarina. Uśmiechnięta, młodzieńcza twarz góruje nad miasteczkiem, w którym kształcą się jego zastępcy.

Dzięki nim, z każdym rokiem, to co wczoraj było zagadką i tajemnicą dzisiaj staje się dobrem całej ludzkości.

JANUSZ KARKOSZKA

NA ZDJĘCIACH: Kosmonauci A. Gubariew i G. Grieczko w kabinie treningowej Saluta (zdjęcie z lewej). Kosmonauci N. Lachow i W. Riumin podczas ćwiczeń przed lotem (zdjęcie poniżej).

Oba zdjęcia wykonane zostały w Centrum Szkolenia Kosmonautów w Gwiezdnym Miasteczku. Zdjęcia: Awiacja i kosmonautika oraz Krylia Rodiny.

LOT nowiny
Nr 209
październik
1979

PRZED PARTYJNĄ DEBATĄ

W niniejszym numerze LOT-Nowin przedstawiamy fragmenty dyskusji nad materiałami na Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą PZPR, która odbędzie się w Polskich Liniach Lotniczych LOT 16 października 1979 r. W dyskusji udział biorą: I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR — JAN KONIUSZEWSKI, sekretarz KZ PZPR — BOGDAN KRAJEWSKI, ZBIGNIEW OPASIŃSKI i KAZIMIERZ ZAŁUSKA, przewodnicząca Komisji Ekonomicznej KZ ELŻBIETA PROCHOT, członkowie Egzekutywy: KAZIMIERZ OSTRZENIEWSKI, STEFAN SKWARSKI i TOMASZ WARSKI.

JAN KONIUSZEWSKI: — Dyskusja nad materiałami na Konferencję Partyjną jest tylko elementem przygotowania całej kampanii sprawozdawczo-wyborczej. Jej naczelnym zadaniem jest ocena dwuletniego okresu działalności organizacji partyjnej naszego przedsiębiorstwa. Przeprowadzenie całej kampanii odbywa się w trzech etapach, poprzedzonych fazą wstępną, która rozpoczęła się 6 sierpnia br. Polegała ona na przygotowaniu przez KZ materiałów wyjściowych: 1. Założenia ideologiczno-polityczne kampanii partyjnej w PLL LOT oraz metody jej realizacji. 2. Wytyczne w sprawie wyborów w grupach partyjnych i zebrań sprawozdawczo-wyborczych w podstawowych organizacjach partyjnych.

Pierwszym etapem kampanii były zebrania w 44 grupach partyjnych skupiających od 7 do 22 członków partii. W każdym zebraniu brali udział sekretarze Komitetu Zakładowego i podstawowej organizacji partyjnej, w której grupa działa oraz kierownicy wydziałów. Drugim etapem były zebrania sprawozdawczo-wyborcze w 13 podstawowych organizacjach partyjnych. Natomiast ostatni etap polega na przygotowaniu i przeprowadzeniu Zakładowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej PZPR.

Opracowaliśmy materiały, które przedstawimy na konferencji i zorganizowaliśmy cykl spotkań z delegatami na konferencję zakładową.

KAZIMIERZ ZAŁUSKA: — Przedstawimy delegatom bogaty materiał, który będzie dotyczył pracy wewnątrzpartyjnej oraz osiągnięć produkcyjnych naszego przedsiębiorstwa w latach 1977—1979.

ELŻBIETA PROCHOT: — Należy podkreślić, że wszystkie dyskusje na zebraniach sprawozdawczo-wyborczych w grupach i podstawowych organizacjach partyjnych przebiegały w atmosferze ogromnego zaangażowania członków partii i dotyczyły przede wszystkim realizacji uchwał partyjnych, począwszy od uchwał VII Zjazdu PZPR, plenarnych posiedzeń KC, KW, KD, a na uchwałach własnej organizacji partyjnej kończąc. Tematami dyskusji były więc: doskonalenie pracy wewnątrzpartyjnej i ideologiczno-wychowawczej, działalność gospodarcza, warunki bytowo-socjalne załogi i polityka kadrowo-płacowa. Zgłaszane wnioski i uwagi dotyczyły struktury i wzrostu ilościowego szeregów partyjnych. Podkreślano potrzebę wzrostu poziomu ideowo-politycznego członków partii oraz ich zaangażowania na rzecz realizacji zadań społeczno-gospodarczych. W okresie ostatniej kadencji liczba członków i kandydatów wzrosła od 883 do 1 043. Stopień upartyjnienia załogi PLL LOT wynosi obecnie 22 procent. Zwracano uwagę, że należy go zwiększyć, zwłaszcza w grupie robotników, szczególnie mechaników lotniczych, pracowników obsługujących sprzęt na płycie przeddworcowej oraz w służbach zajmujących się bezpośrednio pasażerami.

ZBIGNIEW OPASIŃSKI: — W dyskusji podkreślano, że umocnienie szeregów partii w przedsiębiorstwie zależy od właściwej postawy ideowo-politycznej i etycznej członków organizacji oraz od dużej dyscypliny, wrażliwości społecznej, twórczej i aktywnej postawy zawodowej. Zarówno organizacja partyjna jak dyrekcja przedsiębiorstwa poświęcają wiele uwagi tym zagadnieniom. Znajduje to swój wyraz w zakładowym programie społeczno-gospodarczym PLL LOT.

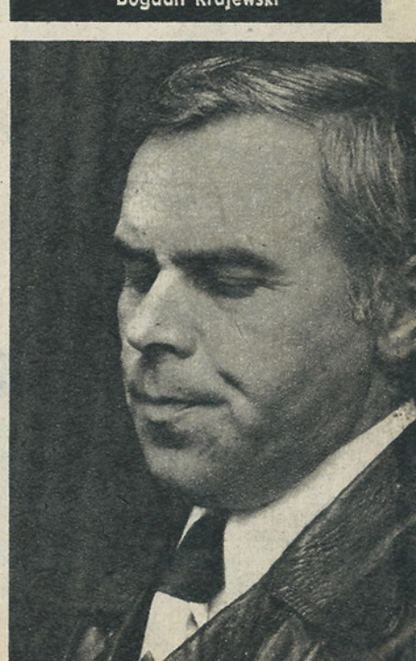
STEFAN SKWARSKI: — Wszyscy powinniśmy się czuć współgospodarzami swojego zakładu pracy. Człowiek nie przekonany o słuszności zadań albo działający w niesprzyjającej atmosferze stosunków międzyludzkich nie będzie pracował efektywnie.

KAZIMIERZ OSTRZENIEWSKI: — Nie wolno także zapomnieć o działaniach motywacyjnych załogi, o konieczności wypracowania systemu ocen pracowników, wkładu i efektu ich pracy, o sprawiedliwym systemie bodźców materialnych i moralnych. Wiele krytycznych uwag dotyczyło niedostatecznego informowania załogi o działalności przedsiębiorstwa.

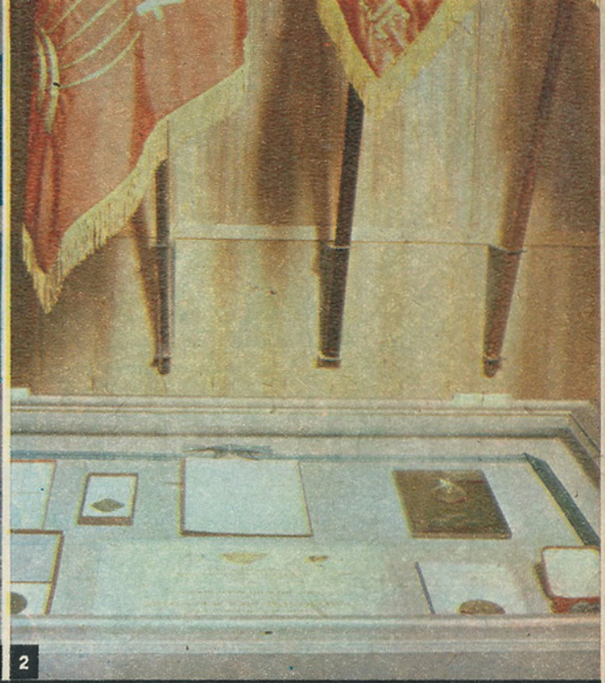
TOMASZ WARSKI: — Z problemów, którymi zajmujemy się w Komisji Ekonomicznej chciałbym zwrócić uwagę na sprawy najistotniejsze. Odnotowując zjawiska pozytywne w działalności przedsiębiorstwa, podkreślamy trudne warunki, w jakich znalazły się PLL LOT. Wzrost cen paliw lotniczych za starty i lądowania, obsługa naszych samolotów na obcych lotniskach, sytuacja w Libanie i inne czynnniki w tym wewnętrzne, polegające na niedostatecznym, w stosunku do potrzeb, oferowaniu miejsc pasażerskich oraz pojemności handlowej dla przewozów towarów sprawiły, że służby przedsiębiorstwa zmuszone zostały do maksymalnego wysiłku dla wykonania planów. Pamiętać trzeba, że miniona zima spowodowała znaczne zakłócenia w regularności latania. Wiele rejsów było odwołanych (zwłaszcza w połączeniach krajowych), lotnisko we Wrocławiu było zamknięte z powodu remontu, od maja do listopada 1978 r.

Tym bardziej cieszy fakt, że na wielu liniach, zwłaszcza zagranicznych, osiągnięto duże przewozy oraz wysoką rentowność. Wprawdzie, dzięki prasie, a zwłaszcza Skrzydlatej Polsce, szereg informacji dociera do czytelników, jednakże warto przypomnieć, że wśród przewoźników lotniczych zrzeszonych w IATA sprzęt latający PLL LOT stanowi 0,5%, a pasażerowie stanowią zaledwie 0,3% rocznych przewozów. W 1978 r. przewieźliśmy 1,7 mln pasażerów na 575 mln ogółem przewiezionych przez wspomniane towarzystwa. Warto jednak podkreślić, że w 1977 r. przewieźliśmy o 12,5% więcej pasażerów niż w 1976 r., a w 1978 r. o 4,3% więcej niż w 1977 r. Odnotowujemy stały postęp w przewozach, bowiem w I półroczu br. przewieźliśmy już 863 103 pasażerów, co stanowi 47,1% całości przewiezionych pasażerów w roku poprzednim i 45,9% planu na 1979 r. Niestety, nie na wszystkich liniach wyniki są tak zadawalające. Niedostateczne są przewozy na liniach Warszawa-Leningrad, Warszawa-Kijów i Gdańsk-Berlin. Także na liniach zachodnich, do

Jan Koniuszewski

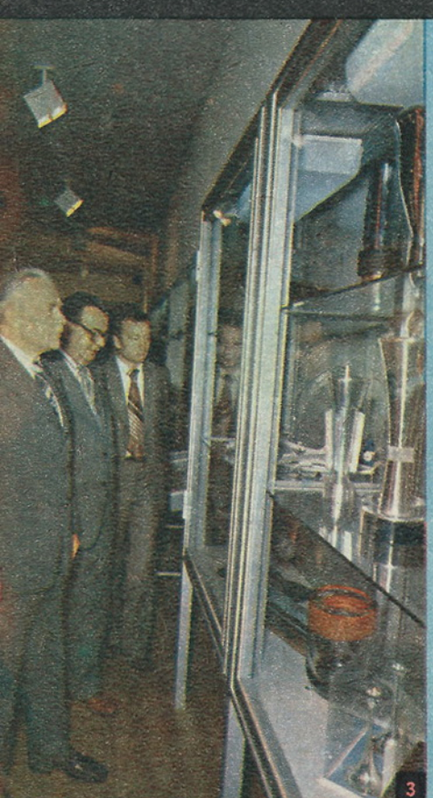


Bogdan Krajewski



1 2

REKONSTRUKCJA HISTORII



3

Pomysł utworzenia sali tradycji i perspektyw zrodził się już dawno. Od dobrych kilku lat dojrzewała wśród pracowników myśl, by zgromadzić w jednym miejscu pamiątki, zdjęcia, dokumenty mówiące o wieloletniej tradycji i historii PLL LOT. Realizacja zamierzenia nie była, wbrew pozorom, zbyt łatwa. Kłopotów było mnóstwo. Jak bowiem trafić na trop ludzi, którzy tworzyli historię przedsiębiorstwa, jak wydobyć od nich najcenniejsze, najbliższe ich sercu pamiątki z dawnych lat, jak odtworzyć i udokumentować szczegół po szczególe, rok po roku rozwój komunikacji lotniczej w Polsce?

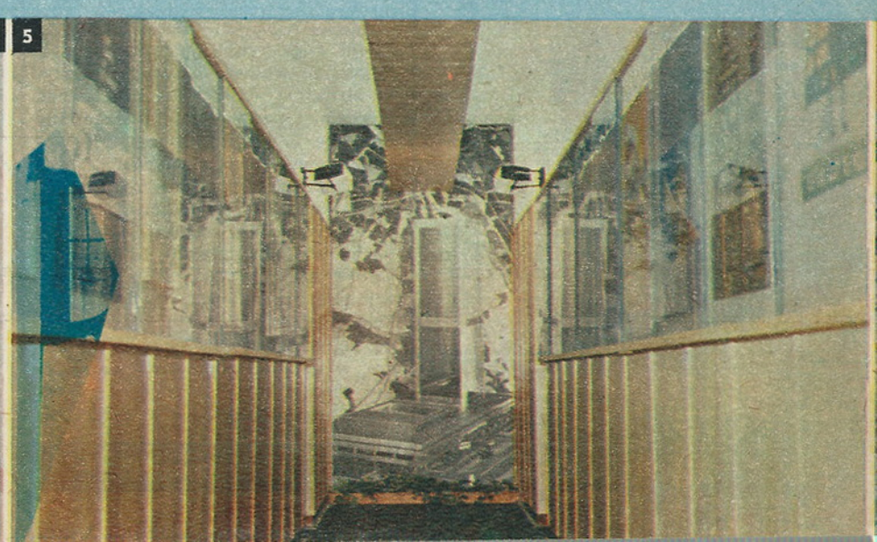
Poszukiwania zaczęto od tradycyjnej formy jaką jest apel do pracowników. Zwrócono się do nich z prośbą o pomoc w odnajdowaniu pamiątek z przeszłości. Metoda okazała się dobra, choć nie tak skuteczna jak sądzono. Organizatorzy, Zakładowy Ośrodek Pracy Ideowo-Wychowawczej przy PLL LOT, liczyli na szerszy i bardziej spontaniczny odzew.

Na szczęście znaleźli się ludzie, dla których pomysł utworzenia sali tradycji i perspektyw był szczególnie bliski, którzy rozumieli, że zgromadzenie i eksponowanie zdjęć, dokumentów i pamiątek związanych z historią PLL LOT będzie nie tylko uhonorowaniem dorobku, lecz umożliwi również wszystkim pracownikom i odwiedzającym gościom dokładne poznanie dziejów przedsiębiorstwa.

Na apel zgłosiła się spora grupa ludzi, zarówno pracowników aktualnie zatrudnionych w PLL LOT, jak emerytów i rencistów, których szuflady i przepastne szafy zawierają niejeden cenny dokument z przeszłości. Nie sposób wymienić wszystkich, którzy przynieśli swoje pamiątki, byli wśród nich między innymi: Marian Kalbarczyk, mechanik, były pracownik PLL LOT, który przekazał kilka zdjęć z przedwojennej działalności przedsiębiorstwa oraz dokumenty z pierwszych lat po wojnie; Teodor Gomuliszewski, również były pracownik, mechanik pokładowy zatrudniony w PLL LOT do 1951 r. Pamiątki, które on przekazał, znacznie wzbogaciły ekspozycję w oryginalne dokumenty z tamtych odległych lat. Dzięki niemu można więc obejrzeć w sali licencję mechanika z 1936 r. oraz jego dziennik pokładowy który prowadził od 1929 do 1939 r. Zwraca uwagę ostatni zapis – lot wykonany 19 września 1939 r. Teodor Gomuliszewski podarował również swoją legitymację służbową, dużo zdjęć, w tym dwa przedwojenne, zgodnie z ówczesną modą lotników, oprawione w drewno po śmigle samolotu. Do kolekcji dołożył model samolotu Junkers F-13. Były to pierwsze w Polsce samoloty pasażerskie, którymi latano z Warszawy do Lwowa, Gdańska i Krakowa, a od 1925 r. do Wiednia przez Brno.

W dalszych poszukiwaniach eksponatów pomógł, jak to zwykle bywa, przypadek. Z okazji 60-lecia niepodległości Polski Express Wieczorny ogłosił apel do czytelników z prośbą o przekazywanie pamiątek i dokumentów historii. W jednym z numerów tej gazety Wojciech Więsyk, kierownik ZOPIW, dusza i główny organizator

4



5

6

7

sali tradycji i perspektyw, zobaczył zdjęcie przedstawiające grupę pracowników PLL LOT na tle samolotu. Z podpisu wynikało, że zdjęcie przekazał redakcji Ludwik Schulz.

Pracował on w lotnictwie od początku istnienia komunikacji pasażerskiej, a więc od 1922 r. w towarzystwie lotniczym Aerolloyd, potem jako mechanik pokładowy do 1939 r. w PLL LOT, w którym to przedsiębiorstwie wypracował, już po wojnie, zasłużoną emeryturę. Zmarł 7 września br. Jego prywatne archiwum było skarbnicą dokumentów. Ludwik Schulz wiele z nich udostępnił dla uzupełnienia i wzbogacenia ekspozycji, podobnie jak inny były pracownik PLL LOT Stanisław Dmochowski, który z innego źródła, poprzez telewizyjny program Świadkowie, dowiedział się o tworzeniu sali tradycji i perspektyw. Jego dar dla PLL LOT był wręcz sensacyjny. Przekazał bowiem zdjęcie zbombardowanego lotniska Okęcie, które wykonane zostało 4 września 1939 r. o godz. 17.25 z niemieckiego samolotu. Fotografię tę dostał od kolegi laboranta z działu fotogrametrii przy PLL LOT, któremu Niemcy polecili wywołanie serii zdjęć robionych w czasie bombardowania Warszawy. Laborant w tajemnicy, z narażeniem życia, zrobił 4 odbitki więcej, by zachować dla historii pawdę tamtych dni.

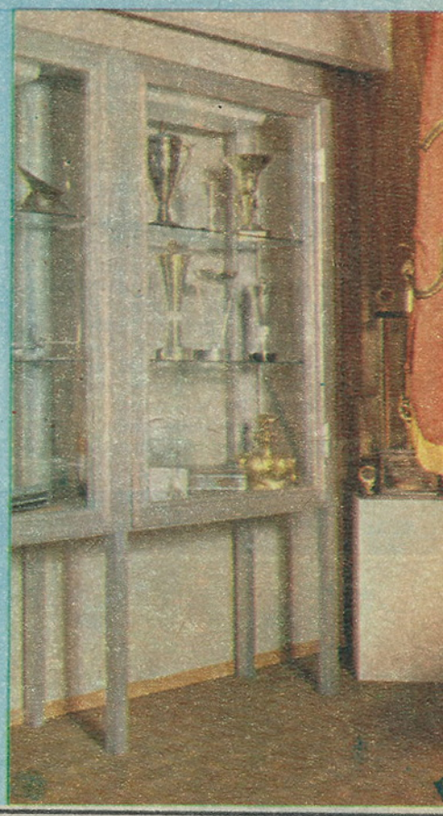
Wszystkie pamiątki, zdjęcia i dokumenty, które napłynęły do organizatorów sali ,opowiadają niejedną jeszcze historię, odsłaniają wiele zapomnianych już faktów. Nie sposób jednak przytoczyć ich tutaj w całości, tak jak nie sposób opowiedzieć na kilku stronach papieru całej półwiecznej historii PLL LOT.

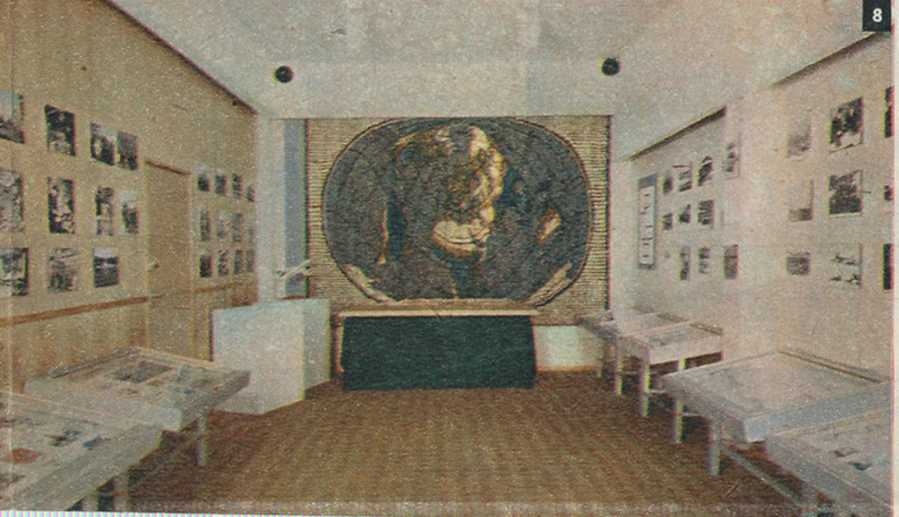
Można za to, jak zapewniają organizatorzy, zwiedzać salę tradycji i perspektyw codziennie w godzinach od 14.30 do 15.30. Dla grup zorganizowanych przewidziano wyświetlanie filmów o PLL LOT. Wydaje się, że chętnych będzie dużo, bowiem sala spełniać ma kilka funkcji: poznawczą i wychowawczą, zwiększać zainteresowanie pracowników sprawami przedsiębiorstwa, rozbudzać w nich satysfakcję z przynależności do lotowskiej załogi.

BARBARA RYŻY-JAWORSKA

NA ZDJĘCIACH:

1. Honorowe miejsce w sali tradycji zajmują sztandary partyjne, związkowe i przedsiębiorstwa.
2. Medale przedsiębiorstwa – Złota Odznaka Honorowa „Za Zasługi dla Warszawy", Złota Odznaka „Za Zasługi dla Turystyki PRL", odznaka „Złotej Kropli Krwi".
3. W gablocie – puchary i statuetki przedsiębiorstwa.
4. Wystawa wzbudziła duże zainteresowanie gości.
5. W kuluarach – historyczne plakaty i dyplomy.
6. Archiwalia z lat 1945–65.
7. Współczesność LOTU.
8. Ogólny widok sali tradycji i perspektyw. W tle gobelin (rozmiarów 2,55 x 3,66 m) przedstawiający barwną mapę świata z zaznaczonymi punktami, do których docierają samoloty PLL LOT.
9. Dziennik pokładowy Teodora Gomuliszewskiego, który wykonał ostatni rejs 19 września 1939 r. na trasie Czerniowce – Bukareszt.





8

9

Data	Płato-wiec	LOT z	LOT do	km.	Uwagi	Podpis pilota sterującego płatowie
IX 1939						
1	ASL	Bp.	Lw.	500	Wyk. nocny	
2	–"–	Lw.	Wielicka	480	pod Kowel	start 14,20 ląd.
4	–"–	Wielicka	Wiśniowiec	450	pod Lwów	" 6,30 "
10	–"–	Wiśniowiec	Bs.	689,4	w odległości 40 km.	–"– 9,10 "
11	–"–	Bs.	Czer.	467,7		–"– 12,17 "
19	–"–	Czer.	Bs.	467,7		–"– 5,50 "
		Razem w m-cu IX 39.		3,054,8	3 klm.	91,62 zł.

Kazimierz Zaluska

Elżbieta Prochot

Zbigniew Opasiński

Montrealu i Bejrutu, nie pokryliśmy kosztów wpływami, na skutek sytuacji w Libanie oraz niedostatecznie rozwiniętej penetracji rynku kanadyjskiego.

Niezależnie od mankamentów, z których wszyscy zdajemy sobie sprawę, w większości odnotowujemy zjawiska pozytywne jak np. osiągnięty przez PLL LOT średni wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich, który w 1978 r. wyniósł 64,9% w stosunku do średniej światowej 62,0%. Stale rośnie nam saldo dewizowe II obszaru płatniczego. Za 1978 r. wyniosło ono około 100 mln złotych dewizowych, tj. około 30 mln dolarów. Na jednego zatrudnionego w PLL LOT w 1978 r. przypadło 1 153 000 zł, podczas gdy w 1966 r. kwota ta wynosiła 908 000 zł. W 1978 r. wzrosły także o 26% wpływy z czarterów. Są to pozytywy, które pozwoliły przedsiębiorstwu uzyskać dalszy postęp, mimo szeregu przyczyn działających ujemnie, jak np. posiadanie dość przestarzałego taboru, z którego tylko 42% stanowią samoloty odrzutowe. Najnowsze są samoloty Il-62, których dostawy rozpoczęły się w 1972 r. Występuje duża usterkowość sprzętu związana z jego wiekiem (koszty ponad połowy samolotów już się zamortyzowały). Konieczne są przeglądy, z tego część w ZSRR. Powoduje to wyłączanie sprzętu z eksploatacji. W tej sytuacji wykonanie i przekroczenie zadań planowanych możliwe było dzięki zwiększaniu godzin lotów na poszczególnych samolotach. Mimo intensywnego wykorzystania sprzętu, latamy regularnie, przy stosunkowo niewielkiej procentowo liczbie opóźnień.

Staramy się, by załoga miała coraz lepsze warunki nie tylko pracy, ale i odpoczynku. LOT powiększa więc i rozbudowuje własne ośrodki wczasowe. Planuje się wybudowanie m.in. obiektu kondycyjno-wczasowego na 150 miejsc w Krynicy. W Międzywodziu ma powstać ośrodek z 300 miejscami kolonijnymi. Rozbudowuje się w sposób ciągły nasz ośrodek wczasów świątecznych w Bledzewie. Działa Międzyzakładowa Przychodnia Przemysłowa, zabezpieczająca opiekę zdrowotną 6 200 osobom. Prowadzi się działalność profilaktyczną (badania okresowe) poradnictwo doraźne, wykonuje się analizy i elektrokardiogramy; mamy także specjalistów kardiologów, stomatologów oraz protetyków dentystycznych. Zwiększamy liczbę posiłków regeneracyjnych i obiadów. W 1978 r. wydano 167 020 obiadów i 86 530 posiłków regeneracyjnych. Na 8 trasach dojazdowych do pracy przewozimy 1 100 osób dziennie. W 1978 r. pracownikom PLL LOT przydzielono w Warszawie 37 mieszkań, a w 1979 r. — 13 mieszkań. 1 400 osób wzięło udział w wycieczkach krajowych a 200 w wycieczkach zagranicznych. Organizacja nasza wraz z dyrekcją i odpowiedzialnymi komórkami stara się maksymalnie polepszać sytuację płacową. Średnia płaca w PLL LOT w 1978 r. wyniosła 5 674 zł i była wyższa od średniej z 1977 r. o 5%.

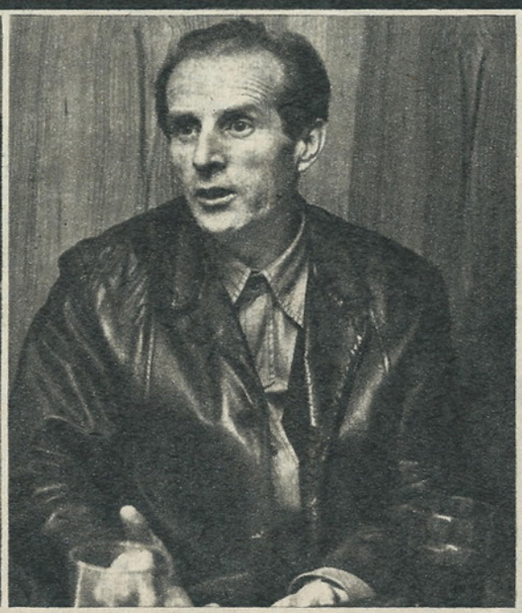
BOGDAN KRAJEWSKI: — Jednym z głównych problemów poruszanych na zebraniach partyjnych są lotniska komunikacyjne. Międzynarodowy Dworzec Lotniczy w Warszawie nie odpowiada przeciętnym standardom międzynarodowym a warunki odprawy pasażerów pogarszają się z roku na rok. Dworzec ten projektowany był na 700 000 pasażerów, a obecnie ruch własny i obcy przekracza 2 mln pasażerów rocznie. Doraźne podejmowane działania nie wpływają na poprawę sytuacji. Stan lotniska międzynarodowego jest również hamulcem rozwoju towarowych przewozów lotniczych, niezależnie od braku w PLL LOT odpowiednich samolotów. Pozostałe nasze lotniska komunikacyjne także nie mają wystarczającej zabudowy portowej. Przestarzałe są urządzenia nawigacyjne tych lotnisk. Należy podkreślić, że lotnictwo cywilne w Polsce jest poważnie niedoinwestowane w zakresie infrastruktury naziemnej, tak w porównaniu z innymi krajami, jak również z takimi przewoźnikami w kraju jak PKP i PKS. Niezależnie od problemu poszerzania sieci lotnisk — lotniska już istniejące wymagają modernizacji, przede wszystkim w zakresie urządzeń zabezpieczających ruch lotniczy. Niektóre urządzenia nawigacyjne mają ponad 30 lat. Konieczne jest więc opracowanie kompleksowego programu odnowy technicznej modernizacji sprzętu naziemnej obsługi samolotów. Do naistotniejszych należy również rozbudowa całego zaplecza w szerokim tego słowa znaczeniu, począwszy od rozbudowy zaplecza technicznego (hangary dla samolotów). Problem ten nabiera szczegółowego znaczenia wobec przewidywanej dostawy samolotu Il-86 do której przedsiębiorstwo rozpoczyna już przygotowania.

JAN KONIUSZEWSKI: — Budowa Okęcia II oraz innych obiektów infrastruktury lotniczej i lotniskowej jest jedynym sposobem skutecznego rozwiązania problemu obsługi ruchu lotniczego, szczególnie zagranicznego. W odczuciu załogi naszego przedsiębiorstwa, sytuacja dojrzała do podjęcia dalekowzrocznych programowych rozwiązań. Środkiem realizacji tego celu jest przede wszystkim stworzenie samodzielnego przedsiębiorstwa budowlanego, wyposażonego w odpowiednie środki techniczne oraz kadrę o wysokich kwalifikacjach zawodowych. Zasięg polskich skrzydeł powinien ogarniać coraz dalsze rynki światowe, zgodnie z ekspansją naszego handlu zagranicznego, celem zdobycia dewiz, wzrostu siły i prestiżu naszej socjalistycznej Ojczyzny.

Tomasz Warski

Stefan Skwarski

Kazimierz Ostrzeniewski



LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak, Waldemar Giermasiński i archiwalne.

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

DUŻO CZY MAŁO?

Halny

Dużo czy mało mamy w Polsce sportowych imprez lotniczych? Osobiście twierdzę, że mało, ale pogląd ten podzielają tylko entuzjaści sportu lotniczego i ci, którzy sport traktują jako bezcenny sposób podnoszenia kwalifikacji lotniczych, nie mówiąc już o tak oczywistych jego walorach jak zawiązywanie przyjaźni, nauka szlachetnej rywalizacji, zwyciężania i przegrywania, wychowanie, popularyzacja lotnictwa itp. Wydawać by się mogło, że należy tylko zwiększać liczbę imprez sportowych, przynajmniej do takiego stopnia by zadowoliły one doświadczonych zawodników i lotniczą młodzież, by w całej rozciągłości spełniały cele, które mogą spełniać.

Niestety, tak w przeszłości jak obecnie nie brakowało i nie brakuje głosów czyli osób, które są przeciwne nie tylko zwiększaniu liczby imprez sportowych ale wręcz wypowiadają się za zmniejszaniem ich dotychczasowej liczby. Mieliśmy więc w sporcie lotniczym lata mniej lub bardziej bogate w sukcesy, ale pod względem liczby imprez zaledwie mniej lub bardziej chude, nawet takie, w których nie organizowano mistrzostw Polski. Również obecnie słychać głosy, wypowiadające się za zmniejszeniem liczby lotniczych imprez sportowych. Rzekomo „lepiej zorganizować imprezę jedną a porządną niż się rozdrabniać i robić bokami". Argumentem „za" ludzi wyznających taki pogląd są trudności paliwowe, sprzętowe, hotelowe, wyżywieniowe, organizacyjne, ludzkie itp.

Jednocześnie jednak, gdy pojedzie się na jakąkolwiek imprezę sportowo-lotniczą, widzi się godny podziwu zapał zawodników i organizatorów, serdeczną i wydatną pomoc lotnikom ze strony miejscowych władz, organizacji i zakładów pracy, wspaniałą atmosferę pracy i sportowej rywalizacji, bezinteresowność działaczy. Oczywiście podczas przygotowania i przebiegu imprez lotniczych nie brakuje trudności rozmaitego rodzaju. Ale jakże budująca jest umiejętność ich pokonywania, jakże godne uznania jest wspólne działanie, zmierzające do sukcesu organizacyjnego. I jeżeli miałbym jakieś uwagi pod adresem imprez lotniczych to najwyżej te, że nie zawsze pamięta się o wszystkich, którzy przyczyniają się do ostatecznego sukcesu, o mechanikach, komisarzach sportowych, pracownikach administracji, kucharkach itp. Ale są to przypadki sporadyczne i wyjątkowe.

Przypomnijmy liczbę ogólnopolskich, sportowych imprez lotniczych w 1979 r.:

szybownictwo – mistrzostwa Polski seniorów, juniorów i kobiet oraz Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka. Dodać jeszcze można wznowione zawody w akrobacji szybowcowej. I to wszystko!

sport samolotowy rajdowo-nawigacyjny – mistrzostwa Polski seniorów i juniorów oraz cztery imprezy krajowe. To zaledwie minimum.

akrobacja samolotowa – mistrzostwa Polski i zawody juniorów. Nędza!

spadochroniarstwo – mistrzostwa Polski plus kilkanaście imprez, w tym zawody państw socjalistycznych w Poznaniu. To dziedzina, która najliczniej przeprowadza zawody sportowe. Trzeba jednak spytać samych spadochroniarzy, czy mają za dużo startów zawodniczych. Odpowiedź będzie z całą pewnością przecząca.

sport lotniowy – duży społeczny rozmach i wiele dobrych chęci entuzjastów tej dziedziny. Pojedyncze zawody.

Tymczasem dziesiątki imprez w każdej dyscyplinie sportu lotniczego organizują NRD i Czechosłowacja, nie mówiąc już o ZSRR, gdzie wyczynowy sportowiec lotniczy w ciągu roku ma zapewniony start w około 10 zawodach różnych szczebli, od wszechzwiązkowych przez republikańskie do klubowych. Liczbą organizowanych imprez sportowo-lotniczych przewyższają nas znacznie kraje Zachodu, zwłaszcza te, które mają cokolwiek do powiedzenia w lotnictwie sportowym. W samej tylko RFN organizowanych jest kilkaset (!) zawodów lotniczych w ciągu roku.

Za dużo więc czy za mało mamy sportowych imprez lotniczych w Polsce? Może ktoś spróbuje rozważyć wszystkie za i przeciw podniebnym zawodom i mistrzostwom? Ciekawe głosy chętnie opublikujemy.

POD MAŁY -MI SKRZY -DŁA-MI

POMOC DLA MODELARZY

P.E.

Parę tygodni temu narzekałem na słabe wyniki naszych zawodników, którzy startowali w Symferopolu. Okazuje się, że popełniłem błąd, zbyt surowo oceniając występ polskich modelarzy na krymskiej imprezie. Zwrócili mi na to uwagę uczestnicy wpomnianych zawodów. Nie twierdzili co prawda, że zwyciężyli, ale nie przyznają się do całkowitej porażki. Bardzo dziękuję wszystkim, którzy zwrócili uwagę na tę skromną rubrykę. Przy okazji pragnę dodać, że nie mam absolutnie patentu na nieomylność. Dziękuję także Czytelnikowi z Gdańska, który telefonicznie zawiadomił mnie o popełnionej omyłce: zamiast podać zawodników z Węgier, wymieniłem modelarzy z Mongolii (?). Na jeden mały artykuł aż za dużo błędów. Jedno przyznają wszyscy korespondenci: istnieje potrzeba lepszej i szybszej sprawozdawczości ze wszystkich imprez, nie tylko zagranicznych.

Dodam jeszcze jedno. Suche liczby wyników powinny być zawsze poparte jakąś oceną własną, omówieniem danej imprezy, szczególnie od strony osiągnięć technicznych. O ile umiemy dobrze opisywać uroczystości otwarcia i zamknięcia danych zawodów, o tyle gorzej jest z analizą techniczną poszczególnych modeli. Nieraz mogłoby się wydawać, że w małym lotnictwie nic się nie zmienia i od lat startują te same konstrukcje, zarówno u nas jak i za granicą. Niegdyś istniał dobry zwyczaj uzupełniania karty zgłoszeń szkicem modelu uczestniczącego w danej imprezie krajowej. Dzięki temu zachowano dane wielu interesujących konstrukcji, dziś już historycznych. Czy nie warto przywrócić ten dobry zwyczaj?!

Dawniej Aeroklub PRL wydawał bardzo potrzebne przeglądy-roczniki konstrukcji modelarskich w formie książkowej. Może warto pokusić się o wznowienie takiego rocznika dorobku technicznego naszych modelarzy? Niekoniecznie jako książki. Odbitki kserograficzne również będą miały wartość dla zainteresowanych.

Obserwować można takie zjawisko: powstaje sporo planów historycznych samolotów, które jakoby mają być pomocą dla modelarzy. Plany te są publikowane w przekonaniu, że wszyscy entuzjaści modelarstwa wykorzystają je w swoich pracach. W rzeczywistości plany te służą wyłącznie celom przeglądowym, bo ktoś kto zabiera się do budowy samolotu np. z 1925 r., będzie z pewnością zbierał samodzielnie wszelkie materiały z tysiąca źródeł, a nie posłuży się jednym tylko planem przerysowanym mniej lub więcej zręcznie z czasopism czy książek. Liczba modelarzy budujących modele dawnych samolotów jest stosunkowo niewielka. Dlatego, że jest to zajęcie dla bardzo doświadczonych konstruktorów, dysponujących doskonałymi materiałami do budowy, a nieraz półwyrobami, nie wspominając o specjalnych farbach. Planów natomiast modeli latających wszystkich klas, łącznie z modelami kosmicznymi, ciągle jest zbyt mało. Chodzi o modele szkolne, jak i wyczynowe. Wiadomo, że wielu modelarzy wykorzystuje zestawy zagraniczne, z których buduje wspaniałe konstrukcje. Ci z pewnością nie zechcą publikować planów. Ale mamy bardzo wielu konstruktorów oryginalnych modeli, wypróbowanych w lotach doświadczalnych i na imprezach. Oni to powinni przedstawiać swe osiągnięcia. Może dłuższe, zimowe wieczory będą temu sprzyjać...

ZA-CHWY -TY I NIE-PO-KOJE

LATA SZKOLNE

Obserwator

Z dużą ciekawością śledzimy wypowiedzi lotników, szczególnie sławnych, lub informacje prasowe na temat ich drogi do lotnictwa. Gdzie się zaczynała? Skąd brała swój początek? Jaki fakt wpływał na początek zainteresowań lotnictwem? Na ogół dowiadujemy się, że jedni zainteresowali się lotnictwem poprzez książkę, drudzy poprzez film, a jeszcze inni poprzez emocje doznane na lotnisku lub w czasie pokazów lotniczych. Niektórzy natomiast lotnicy stwierdzają wręcz, iż początek ich drogi do lotnictwa nastąpił w szkole. Właśnie tam, w sali lekcyjnej, z ust nauczyciela uzyskali pierwsze informacje na temat lotnictwa i latania, lotników oraz ich pracy dla ludzkości.

Jeśli chodzi o mnie to zawsze, gdy sięgam pamięcią do lat szkolnych i lotnictwa, przypominam sobie i to dość dokładnie, iż ludźmi, którzy bardzo sugestywnie popularyzowali lotnictwo – byli nauczyciele. Oczywiście nie wszyscy, ale ci nieliczni pasjonujący się tym zagadnieniem. Nie tylko. Umieli zachęcić, przekonać, ciekawie opowiedzieć o lotnictwie. To oni przekazali nam, w najpiękniejszych latach szkolnej młodości, plastyczny wizerunek lotnictwa, który utrwalił się w naszej wyobraźni. To oni obdarzyli nas zaufaniem do lotnictwa i byli niejako drogowskazem prowadzącym nas w przestworza.

Dopiero po pewnym czasie przekonałem się, że owi nauczyciele byli silnie związani z lotnictwem; albo mieli uprawnienia instruktorów modelarstwa lotniczego i prowadzili modelarnie, albo też byli pilotami sportowymi. Nie muszę dodawać, iż każdy z nich jako pedagog i jednocześnie sportowiec lotniczy miał ogromny wpływ na kształtowanie się zainteresowań młodzieży szkolnej. Ona to pod wpływem pogadanek lub opowieści nauczyciela-lotnika szukała dalszych kontaktów z lotnictwem poprzez książkę, czasopismo, film lub aeroklub. Te pierwsze spotkania z lotnictwem, którego uroki i blaski nakreślił nauczyciel, w większości przypadków kończyły się zapisaniem na kurs modelarski, szybowcowy lub wyjazd do szkoły szybowcowej. Już w szkole każdy dowiedział się, że lotnictwo jest szkołą charakterów, że nie każdy może latać, ale każdy może pracować dla lotnictwa oraz jego pięknej idei.

Od wielu lat – dzięki nawiązanej współpracy między Ministerstwem Oświaty i Wychowania, a Zarządem Głównym Aeroklubu PRL – organizowane są kursy oraz obozy lotnicze w okresie wakacyjnym dla młodzieży szkolnej. Lotnicze lato to jedna z form edukacji lotniczej dziewcząt i chłopców. Nierzadko w namiocie harcerskim – rozbitym na terenie lotniska – śnią się młodym entuzjastom latania podniebne osiągnięcia sportowe. Szkolenie lotnicze organizowane dla Ministerstwa Oświaty i Wychowania jest okazją do zacieśnienia kontaktów między szkołą a lotnictwem. Nie tylko. Jest zbliżeniem do tych wszystkich spraw, którymi żyje młodzież zainteresowana spędzaniem pięknych dni wakacji na lotnisku lub ośrodku szkoleniowym. „Wakacje takie liczą się podwójnie" – stwierdzają młodzi skoczkowie spadochronowi i piloci szybowcowi.

W okresie roku szkolnego władze lotnictwa sportowego i wojskowego organizują spotkania nauczycieli w aeroklubach, szkole dęblińskiej oraz pułkach lotniczych. Uczestniczą w nich głównie nauczyciele przysposobienia obronnego średnich szkół ogólnokształcących i technicznych. Ścisłe bowiem kontakty między szkołą i lotnictwem są podstawową formą dotarcia z lotnictwem do młodzieży szkolnej i odwrotnie. Właśnie nauczyciel w szkole podstawowej czy też liceum może być pomostem łączącym lotnictwo z młodzieżą, z którą styka się na co dzień. Ale nauczyciel ten powinien także pasjonować się lotnictwem, mieć z nim dość częsty kontakt, aby jego oddziaływanie lotnicze na młodzież było najpełniejsze i jak najbardziej współczesne.

Ogromną rolę w tym przypadku ma do spełnienia lotnictwo sportowe, które ten stały kontakt powinno inicjować i nieustannie podtrzymywać. Nauczyciele w szkołach to popularyzatorzy lotnictwa pierwszej linii. Tej linii, dzięki której dzisiejsze marzenia o lotnictwie i lataniu naszej młodzieży mają szanse spełnić się już w niedalekiej przyszłości.

WIELKI SOJUSZNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

Nie ma przesady w tym tytule. Wielkim Sojusznikiem jest Centralny Związek Spółdzielczości Budownictwa Mieszkaniowego. Podpisane odpowiednie porozumienia przed laty między Aeroklubem PRL, a CZSBM — dziś wspaniale owocują. Dzięki inicjatywom wielu mądrych ludzi w osiedlach powstają pracownie politechniczne dla dzieci i młodzieży, w tym również modelarnie lotnicze. Dzięki systematycznej pracy wydziałów społeczno-wychowawczych w poszczególnych województwach, dzięki koordynacji tej pracy przez komórkę centralną, kierowaną przez **Ryszarda Kunze** w Warszawie, można obecnie po 14 latach, które minęły od pierwszej imprezy modelarskiej zorganizowanej przez spółdzielczość mieszkaniową razem z APRL, znaleźć w Polsce ponad 200 pracowni politechnicznych w różnych osiedlach. Dodam — modelarni powstałych całkowicie od nowa. Wyposażonych zawsze doskonale w sprzęt i narzędzia. Mających zapewnioną fachową opiekę zarówno z ramienia spółdzielczości jak i APRL.

W roku bieżącym w Opolu w dniach 15—16 września odbyły się 14 już ogólnopolskie zawody modeli latających, organizowane przez spółdzielczość mieszkaniową. Impreza o dużym wymiarze. Na starcie w Opolu stanęło 137 zawodników z 34 województw. Impreza dostępna była dla dzieci i młodzieży do lat 16. Zawodnicy wyłonieni zostali spośród członków modelarni osiedlowych. Tegoroczne zawody rozgrywano w pięciu klasach. Zanotujmy dla historii tego rodzaju spotkań bodaj najlepszych. W klasie szybowców Jaskółka (A-1) zwyciężył **Maciej Żbik** z Gliwic. W klasie A 1/2 zwyciężył **Daniel Rybak** z Gliwic. W klasie gumówek (F1B) zwyciężył **Tadeusz Wiśniewski** z Grudziądza. W klasie modeli z napędem mechanicznym (F1C) zwyciężył **Jacek Nowacki** ze Szczecina. W klasie modeli kosmicznych — **Jacek Czajkowski** z Tczewa. Zespołowo pierwsze miejsce zajął zespół modelarzy z Międzyzakładowej Górniczej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gliwicach, przed Świdnikiem i Szczecinem.

W kronikach współpracy APRL ze spółdzielczością mieszkaniową odnotowany jest znamienity fakt. W okresie prawie 15 lat około 30 tys. chłopców i dziewcząt przeszło szkolenie lotnicze w modelarniach spółdzielczości. Kroniki nie wspominają ilu skierowało swój zapał i serce wyłącznie do lotnictwa, ilu postanowiło pozostać w lotnictwie zawodowo, ilu traktuje w dalszym ciągu lotnictwo jako sport, ilu uchroniono od nieróbstwa, chuligaństwa i alkoholizmu.

Wszędzie, gdzie tylko działają nasze kluby lotniczei gdzie istnieją modelarnie osiedlowe, panuje harmonijna współpraca. Oto przykład z terenu działalności Aeroklubu Opolskiego. W 1975 r, aeroklub przejął patronat nad 13 osiedlowymi modelarniami lotniczymi. Zapoczątkowała współpracę Opolska Spółdzielnia Mieszkaniowa Przyszłość w Opolu, gdzie utworzono 3 modelarnie osiedlowe. Tak to się zaczęło. Obecnie Aeroklub Opolski prowadzi 23 modelarnie, w tym 13 spółdzielczych (dane zaczerpnąłem z informatora wydanego z okazji zawodów w Opolu). Nad realizacją programu szkoleniowego czuwa Ośrodek Modelarstwa Lotniczego aeroklubu, który działa przy wspomnianej spółdzielni Przyszłość. Inicjowane są wystawy, zawody i inne imprezy. Między innymi od dwóch lat w Opolu rozgrywany jest memoriał Jerzego Różańskiego, zainicjowany pięknie przed przed laty przez Aeroklub Łódzki. Podobne przykłady współpracy lotników ze spółdzielcami można by podać powołując się na tak silne ośrodki jak Szczecin, Olsztyn czy Wrocław, nie wspominając skromnie o Warszawie.

A tymczasem trzeba o Warszawie napisać nieco więcej. Choćby dlatego, że w stolicy działa co prawda pewna liczba modelarni, ale brakuje dużej, reprezentacyjnej placówki promieniującej na cały kraj. Tego rodzaju ośrodka, jakim jst centralne laboratorium moskiewskie, że podam tylko ten przykład. Pisząc o reprezentacyjnej modelarni, nie mam oczywiście na myśli marmurowych posadzek, ani kosztownych dywanów i biurek kierowników. Chodzi o pracownię mogącą świecić przykładem, a nie wystrojem wnętrza. I takiej dynamicznie działającej pracowni od lat nie możemy się dorobić w milionowym mieście.

Przepraszam, muszę pisać już w czasie przeszłym. Mamy obecnie zalążek przyszłej, reprezentacyjnej modelarni lotniczej! Dnia 20 września w Warszawie przy ulicy Grzybowskiej Nr 32 przy Domu Kultury Za Żelazną Bramą otwarto pierwszy w stolicy wzorcowy ośrodek politechniczny dla modelarstwa lotniczego i kosmicznego.

A kto się kryje za tym wszystkim? Kto jest fundatorem lokalu, narzędzi, wyposażenia? Kto pokrywać będzie nieodzowne wydatki na instruktorów? Odpowiedź jest tylko jedna: Zarząd Śródmiejskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Wspaniały był to gest w stronę najmłodszych lotników. Przypomnijmy, że w Warszawie działa już około 40 modelarni w osiedlach spółdzielczych. Ta jednak jest inna. Nosi miano Aero-model-klub i ma pełnić funkcje ośrodka wzorcowego dla klubów tego rodzaju powstających w łonie spółdzielczości, jak i innych organizacji, również aeroklubowych. Jednym słowem, rozpoczęła się, można już to powiedzieć, realizacja bardzo ambitnych zamierzeń Wydziału Modelarstwa Aeroklubu PRL i kierownictwa społeczno-wychowawczego Centralnego Związku SBM.

Zręby nowego ośrodka stołecznego, w którego uroczystym otwarciu uczestniczyłem, zaczęto kłaść bardzo solidnie. Sporządzono program na dziś i na jutro. Pracę powierzono doświadczonym instruktorom i jednocześnie pedagogom. Dodam jeszcze czołowym sportowcom, zawodnikom i wielokrotnym mistrzom Polski. W Aeroklubie PRL przygotowano regulamin klubów modelarskich, bazujący zupełnie na innych założeniach niż to miało miejsce przy dawnych kołach lotniczych, które jakoś nie zdały egzaminu swej użyteczności. Na osnowie wspomnianego regulaminu opracowano strukturę organizacyjną wzorcowego ośrodka politechnicznego Aero-model-klubu, który formalnie powołany został 23 maja bieżącego roku.

Muszę w tym miejscu wyrazić uznanie dla twórców regulaminu za przejrzystość treści, za objęcie wszystkich ważnych spraw, niezbędnych przy prowadzeniu placówki politechnicznej, za zwięzłość sformułowań, które nawet prawnik ocenić by musiał jako w pełni zadowalające. Struktura organizacyjna została odbita na powielaczu i można przypuszczać, że zostanie udostępniona wszystkim organizatorom podobnych przedsięwzięć w innych miastach.

Oto kilka fragmentów z tej niewielkiej objętościowo pracy-dzieła mgr Pawła Włodarczyka i Antoniego Sulisza.: Aero-model-klub działa w Śródmiejskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Warszawie we współpracy z Aeroklubem Warszawskim... Aero-model-klub jest podporządkowany administracyjnie kierownikowi Domu Kultury i Śródmiejskiej Spółdzielni Mieszkaniowej... Aero-model-klub jest zarejestrowany w stołecznym Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego i Aeroklubie Warszawskim... I dalej: Członkami Aero-model-klub mogą być osoby fizyczne w wieku od 12 lat (górna granica nieograniczona) będące mieszkańcami osiedli Śródmiejskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Wśród wielu punktów znajduje się jeden, godny szczególnego podkreślenia. Mówi on: Członkowie Aero-model-klubu mają pierwszeństwo w ubieganiu się o przyjęcie na praktyczne szkolenie lotnicze... Tu chciałbym postawić aż trzy wykrzykniki z radości. Właśnie tak powinno być i cieszy ogromnie, że nasze władze lotnictwa sportowego życzliwie potraktowały najmłodszych swoich podopiecznych: dały im z miejsca startu od razu widoczny cel.

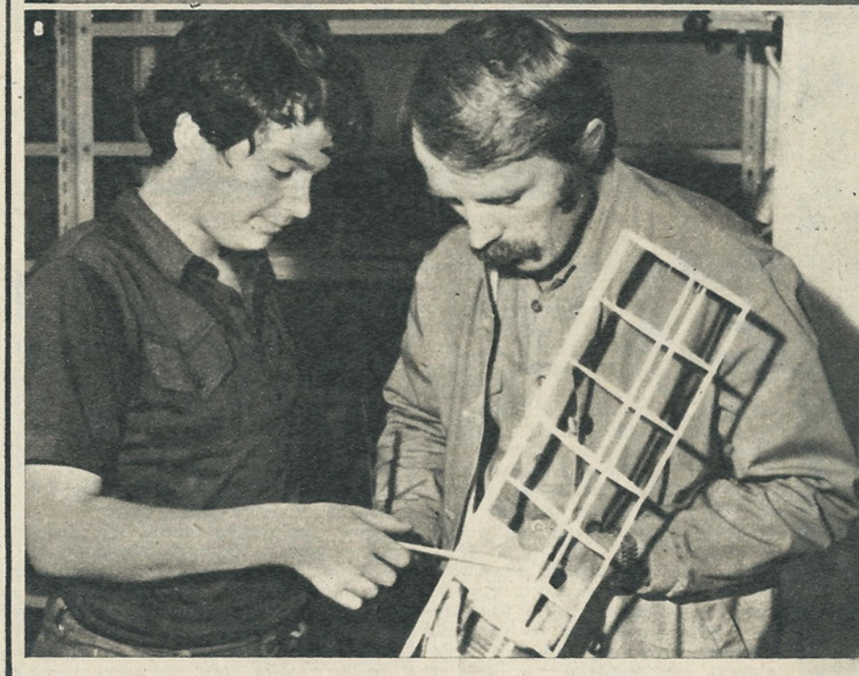
Nie będę naturalnie przytaczał wszystkich punktów regulaminu wzorcowego ośrodka. Powiem tylko, że prowadzone tam będą zajęcia według programu Aeroklubu PRL w czterech sekcjach: modeli latających, na uwięzi, zdalnie kierowanych i kosmicznych. Ponadto prowadzona będzie działalność instruktażowa na rzecz spółdzielczych modelarni w Warszawie. Ośrodek dysponuje lokalem w suterenie o łącznej powierzchni 240 mę. Zajęcia w zespołach 12—15 osobowych odbywają się dwa razy w tygodniu, po trzy godziny dla każdej sekcji.

Nowy ośrodek, klub dysponuje, jak rzadko który w Polsce, dużą kadrą znakomitych instuktorów. Wymienię tylko nazwiska: **Jerzy Kosiński, Paweł Włodarczyk, Edward Kurowski, Antoni Sulisz** i **Kazimierz Łapiński.** Aero-model-klub wystartował do normalnej pracy. Już coś tam kleją, już demonstrowali swe pierwsze prace w dniu otwarcia oficjalnego, trwa jeszcze krzątanina przy ustawianiu stołów i urządzeń mechanicznych, trzeba przyzwyczaić się do nowego lokalu, znaleźć swój najlepszy kącik, usprawnić pracę, coś tam poprawić — zrobić wszystko, aby po pewnym czasie z drobnych, codziennych doświadczeń, z pomysłów śmiałych i twórczych mogli korzystać inni. Może w przyszłości z tej modelarni wyjdzie jakiś biuletyn, może stąd przychodzić będą również do naszego tygodnika informacje dla modelarzy lotniczych, o nowościach polskiej techniki i wielu innych sprawach... Nie zapeszajmy.

Nowemu ośrodkowi pracy z dziećmi i młodzieżą oraz dla dzieci i młodzieży — życzymy samych sukcesów, a Wielkiemu Sojusznikowi Lotnictwa-Centralnemu Związkowi Spółdzielczości Budownictwa Mieszkaniowego możemy chyba w imieniu przyszłych lotników powiedzieć po prostu: dziękujemy!

PAWEŁ ELSZTEIN

7



8

NA ZDJĘCIACH: Migawki z Opola. 1 — start modelu z napędem mechanicznym; 2 — od niedawna modelarze spółdzielczości mieszkaniowej włączyli do rozgrywek ogólnopolskich modele kosmiczne; 3 — najmłodszy, 7-letni uczestnik zawodów Piotr Żbik (zajął 5 miejsce!) z ojcem Eugeniuszem idzie na start; 4 — zawodnicy z Siedlec; 5 — wspaniały pokaz lotu zdalnie kierowanego modelu śmigłowca konstrukcji kielczanina Leszka Jamroza; 6 — w oczekiwaniu na start szybowców; 7 — ekipy zawodników podczas otwarcia imprezy; 8 — w warszawskim Aero-model-klubie już rozpoczęły się zajęcia, instr. Antoni Sulisz (z prawej) z jednym z uczniów.

Zdjęcia: Bernard Koszewski

LOTNICY 35-lecia

PILOT MYŚLIWSKI

Z młodzieńczych lat zapadł mi w pamięć widok małych, zgrabnych samolotów odrzutowych schodzących jeden za drugim do lądowania. Proste, srebrne skrzydła, wysunięte podwozia, sterczące z pękatego kadłuba lufy działek. Kiedyś, gdy tak przechodziły tuż nad drzewami ku pobliskiemu lotnisku, pomyślałem — a może i ja bym spróbował latania... przecież to musi być piękne! Spróbowałem, wypełniło ono moje młode męskie lata i ani bym przypuszczał, że po blisko trzydziestu latach stanę oko w oko z człowiekiem, który jakże często przelatywał wtedy nade mną — raz jako instruktor, raz jako dowódca ugrupowania powietrznego, raz jako po prostu jeden z pilotów pięknego samolotu myśliwskiego Jak-23, które na początku lat pięćdziesiątych stanowiły bojową siłę naszego lotnictwa wojskowego.

Generał brygady pilot Andrzej Rybacki. Jeden z zastępców dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Rozpoczął swoją lotniczą służbę... zaraz, chwileczkę, dawno to było, 1 września 1944 roku, gdy zgłosił się w rodzinnym Otwocku jako ochotnik do Wojska Polskiego. Od strony Warszawy grzmiały działa i wiatr przynosił kłęby dymu, a niespełna osiemnastoletni Andrzej szedł do wojska.

Pierwsze żołnierskie dni młodziutkiego żołnierza. Lublin. I pierwszy przydział do 4 dywizjonu żandarmerii. Dopiero po miesiącu ukazuje się rozkaz ministra Obrony Narodowej o rekrutacji do szkół oficerskich. Andrzej zgłasza się natychmiast. Zostaje przeniesiony do 9 zapasowego pułku piechoty, gdzie zgrupowano wielu takich właśnie kandydatów na oficerów. Dwa miesiące oczekiwania i niepokoju — co będzie dalej. W tym czasie przyjeżdżają „kupcy", czyli oficerowie rekrutujący do szkół. Wśród nich jest także przedstawiciel szkoły lotniczej. Andrzej Rybacki zgłasza się, zdaje egzaminy, pomyślnie przechodzi badania lekarskie. 13 grudnia 1944 roku rusza towarowym pociągiem do Zamościa w kilkudniową (tak! wówczas tak się podróżowało...) drogę do szkoły lotniczej.

Całą służbę lotniczą gen. bryg. pil. Andrzeja Rybackiego można podzielić na kilka etapów. Pierwszy z nich, to pobyt w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Kilka miesięcy nauki w Zamościu. Wiosną przejazd do zrujnowanego Dęblina i pierwsze loty. 275 podchorążych. To ważna liczba. Pierwszy, jakże skromny i delikatny samolocik. UT-2. Ośmiu uczniów w grupie, którą miał wypuścić na niebo instruktor Kuźmienko. Pierwsza radość, gdy któregoś dnia startuje w powietrze bez instruktora. Zaraz potem loty na Jak-9. Niespostrzeżenie kończy się wojna, jest wielka radość z jej zakończenia i... gdzieś na dnie serca młodzieńczy żal, że nie weźmie się udziału w powietrznym boju.

Jest już koniec maja 1946 roku i dosłownie następnego dnia Andrzej Rybacki ma przystąpić do egzaminu państwowego z wyszkolenia lotniczego. Lot po kręgu. Prosta sprawa! Ledwie sześć minut w powietrzu. Start, wznoszenie, jeden skręt, drugi, chwila lotu po prostej, za chwilę będzie trzeci skręt i nagle cicho. Silnik stoi! Natychmiast drążek sterowy odepchnąć od siebie, zwrot w stronę lotniska. Nie ma cudów, nie dociągnie. Przed nim las. Źle będzie, bardzo źle. Ale jeszcze leci, jeszcze pod nim ponad sto metrów powietrza. Teraz polna droga przed samolotem. Na niej wóz konny, akurat tam, gdzie Jak uderzy kołami. Rusz się, chłopie, uciekaj! Skąd. Rolnik stanął, macha ręką do pilota. Klapy! Wysunięte tuż przed drogą wypychają Jaczka ponad wóz, przenoszą jeszcze nad pasem krzaków. Rząd drzew z prawej strony, smągnięcie skrzydłem po gałęziach, ale już ziemia, ściągnąć drążek na siebie, trzymać...

Przyziemił idealnie na trzy punkty. Krótki dobieg pełny podskoków po zoranym polu i już, koniec, cisza. Obok domy i drzewa. I po niewielu minutach radosne gratulacje od dowódców i kolegów za mistrzowskie lądowanie na bardzo ograniczonym lądowisku.

Zaraz po egzaminach grupa podchorążych udaje się w rejon Pułtuska. Rozpoczyna się referendum, którego wyniki mają zadecydować o obrazie politycznym Polski. Czas jest niespokojny. Jeszcze nie milkną strzały, jeszcze walczy o władzę zbrojne podziemie. Podchorążowie są serdecznymi gośćmi w wielu wsiach, wszędzie są życzliwie witani przez wszystkich ludzi pragnących pokojowego bytu.

Prawie bezpośrednio po referendum przygotowanie do promocji. Przychodzi dzień 21 lipca 1946 roku. Wielki dzień dla Dęblina i 59 absolwentów lotniczej szkoły. Pierwsza powojenna promocja polskich lotników.

Od tamtej pamiętnej promocji gen. bryg. pil. Andrzej Rybacki wiele razy stawał przed frontem grupy podchorążych uszykowanych do promocji i wygłaszał formułę „W imieniu Rady Państwa mianuję was..." I zawsze w takiej chwili ma w pamięci tamten dzień sprzed trzydziestu trzech lat.

I tak wchodzimy w drugi etap lotniczej drogi generała Rybackiego. Pierwszy oficerski przydział do jednostki lotnictwa myśliwskiego. Wkrótce przeniesienie do 1 plm „Warszawa". Z pułkiem tym związał się mocno i to na kilka dobrych lat. Zaczął jako starszy pilot. Odchodził z „Warszawy" jako dowódca eskadry.

Porywające loty na zwrotnych i szybkich Jaczkach. W 1947 roku uczestniczy w pokazach lotniczych nad polami mokotowskimi w Warszawie. W rok później znów udział w pokazach. W 1949 roku uczestniczy w defiladzie lotniczej nad ulicą Marszałkowską. A w 1950... był to dla generała rok przełomowy. Wiązał się on ze zmianą systemu obrony powietrznych granic kraju. Zaczynano też wdrażać do jednostek samoloty odrzutowe.

W lipcu 1950 roku generał Rybacki wraz z drugim, równie doświadczonym pilotem myśliwskim Kazimierzem Tananą, stanęli oko w oko z samolotem bez śmigła. Jak-17. Wkrótce polscy piloci ochrzczą ten poddźwiękowy myśliwiec uroczym imieniem „Agata". Ale teraz trzeba poznać nowy samolot. Bardzo wysokie wymagania zdrowotne. Nie mniejsze wymagania, jeśli idzie o wiadomości teoretyczne. Potem egzaminy. I wreszcie zaczynają się loty.

Jest ich czterech: Gaszyn, Markow, Tanana i Rybacki. Sami doświadczeni piloci. Z miejsca rozpoczyna się rywalizacja — który pierwszy wyleci sam, bez instruktora. Kilka lotów kontrolnych i ogromna emocja pierwszego lotu samodzielnego na samolocie odrzutowym. Wkrótce — bo szkolenie nie trwa długo — powrót do pułku. Gdzie byłeś... Tak chciałoby się pochwalić kolegom. Cóż, nie wolno, tajemnica.

Dopiero w następnym roku część pilotów „Warszawy" uczy się latać na Jak-17, a Rybacki i Tanana już wsiadają do kabin srebrnych odrzutowców Jak-23. Latają, zdobywają nowe doświadczenia i przygotowują się do pracy instruktorów na samolotach odrzutowych.

Zostaje dowódcą eskadry. Ma nauczyć latać na Jak-23 dwunastu pilotów. Był to okres intensywnego latania. Zaczynają szkolenie od podstaw. Dochodzą w ciągu roku do walki powietrznej całą eskadrą. Kto dziś pamięta, że gdy w 1951 roku trwała defilada wojskowa na placu Dzierżyńskiego w Warszawie, trójkę Jak-23 prowadził właśnie major Rybacki.

Nie koniec przeżyć i wzruszeń lotniczych w tym roku. Zostaje dowódcą jednostki lotniczej. Ma wtedy 25 lat. Doświadczenie... no, jakieś już jest. Ale ile nowego dochodzi z każdym dniem! Rozpoczyna się działalność bojowa, czyli obserwacja obszaru powietrznego, dyżury, naprowadzanie na cele powietrzne. Trzeba też rozpoczynać niełatwe loty nocne.

W 1952 roku bierze udział w pokazach lotniczych. Trzy samoloty. Wiązanka figur akrobacji powietrznej. Piloci: mjr Zbigniew Ulanowski, mjr Andrzej Rybacki i kpt. Kazimierz Rychlewski.

Teraz każdy rok przynosi generałowi szereg ważnych wydarzeń i nie mniej ważnych, skomplikowanych zadań do rozwiązania. Zdobywa duże doświadczenie jako dowódca jednostki lotnictwa myśliwskiego specjalizującego się w obronie obszaru powietrznego kraju. W 1956 roku zostaje wyznaczony na stanowisko dowódcy związku tak-

Zdjęcie: Lech Zielaskowski

tycznego. Formują się właśnie nowe jednostki, wchodzi na wyposażenie nowy sprzęt techniczny — przybywają też nowe samoloty. Trzeba szkolić pilotów, doprowadzić ich do poziomu 1 klasy, czyli do sytuacji, w której zdolni są oni do wykonywania zadań we wszystkich warunkach atmosferycznych. No i trzeba latać samemu. Gdy nad warszawskim lotniskiem Bemowo w 1957 roku odbywają się wielkie pokazy, Andrzej Rybacki prowadzi grupę składającą się z 75 samolotów.

Wkrótce zostają sformowane Wojska Obrony Powietrznej Kraju. Wchodzi w nowe, bardzo trudne zadania. Do tej pory był tylko pilotem. Teraz musi opanować rozległą wiedzę o specyfice działania i służby wojsk radiotechnicznych i artylerii przeciwlotniczej. No i już rozpoczyna się w lotnictwie era samolotów naddźwiękowych oraz związana z tym jakościowa przemiana ludzi i sprzętu.

Teraz też, przez kilka lat następnych, trwa okres eksponowania lotnictwa. W całym kraju ma miejsce wiele pokazów lotniczych. Na lotniskach piloci myślą nad tym, jakie atrakcyjne ugrupowania pokazać widzom. Kolumna rombików. Potem kolumna rombów. I tak dochodzą piloci do tafli. 64 samoloty stłoczone w piekielnie trudnym i ciasnym ugrupowaniu. Pierwszy raz oglądamy tafle nad Warszawą 22 lipca 1959 roku. Potem jeszcze dwa razy: w 1960 roku nad polami Grunwaldu i nad Łodzią. 64 samoloty. Nikt przed nami nie latał takim szykiem i nikt (jak dotychczas) po nas. Generał Rybacki ma w organizowaniu i dowodzeniu taflą swój poważny udział.

Powstaje jeszcze cała seria figur lotniczej geometrii. 1000 LAT. Dwa miecze. Orzeł. Jodełki. Groty. Wspomina się te figury z sentymentem. Było, nie ma. I... szkoda, że już nie ma. Bo to jednak było bardzo piękne.

Ale na Andrzeja Rybackiego czeka już nowe stanowisko szefa lotnictwa Wojsk OPK. Znów inne, rozszerzone zadania w związku z działalnością pilotów w systemie Wojsk OPK. Rozpoczyna loty na samolocie MiG-19. Studiuje w Akademii Sztabu Generalnego.

Przez cały czas lotniczej służby generał jest aktywnym działaczem społecznym i partyjnym. Jest delegatem na V Zjazd PZPR i na II Krajową Konferencję Partyjną. Przez dwie kadencje jest wybierany do Komitetu Partyjnego Wojsk OPK.

I tak dochodzimy do kolejnego okresu lotniczej służby generała Rybackiego. Generała, gdyż nominację na ten stopień otrzymał w 1968 roku. Został następnie zastępcą dowódcy Wojsk OPK. Teraz lotnictwo jest tylko częścią jego pracy. Troszczy się o szkolenie metodyczne i specjalistyczne, sprawuje ogólny nadzór nad szkoleniem, organizuje zawody użyteczno-bojowe o tytuł mistrza walki. Tak jak kiedyś sam szkolił młodszych kolegów na Jak-23, tak teraz wprowadza kolejne pokolenie lotników polskich na nowoczesne, piękne, naddźwiękowe samoloty.

35 lat lotniczej pracy generała Rybackiego to właściwie całe jego życie, wszystkie radości, troski, sukcesy i zmartwienia. W roku bieżącym otrzymał piękne wyróżnienie. Zasłużony Pilot Wojskowy PRL. Niewielu jest w wojsku takich, którzy mają do niej podobne jak generał brygady pilot Andrzej Rybacki prawo i zasługi w służbie dla polskich skrzydeł.

BOGDAN BARTNIKOWSKI

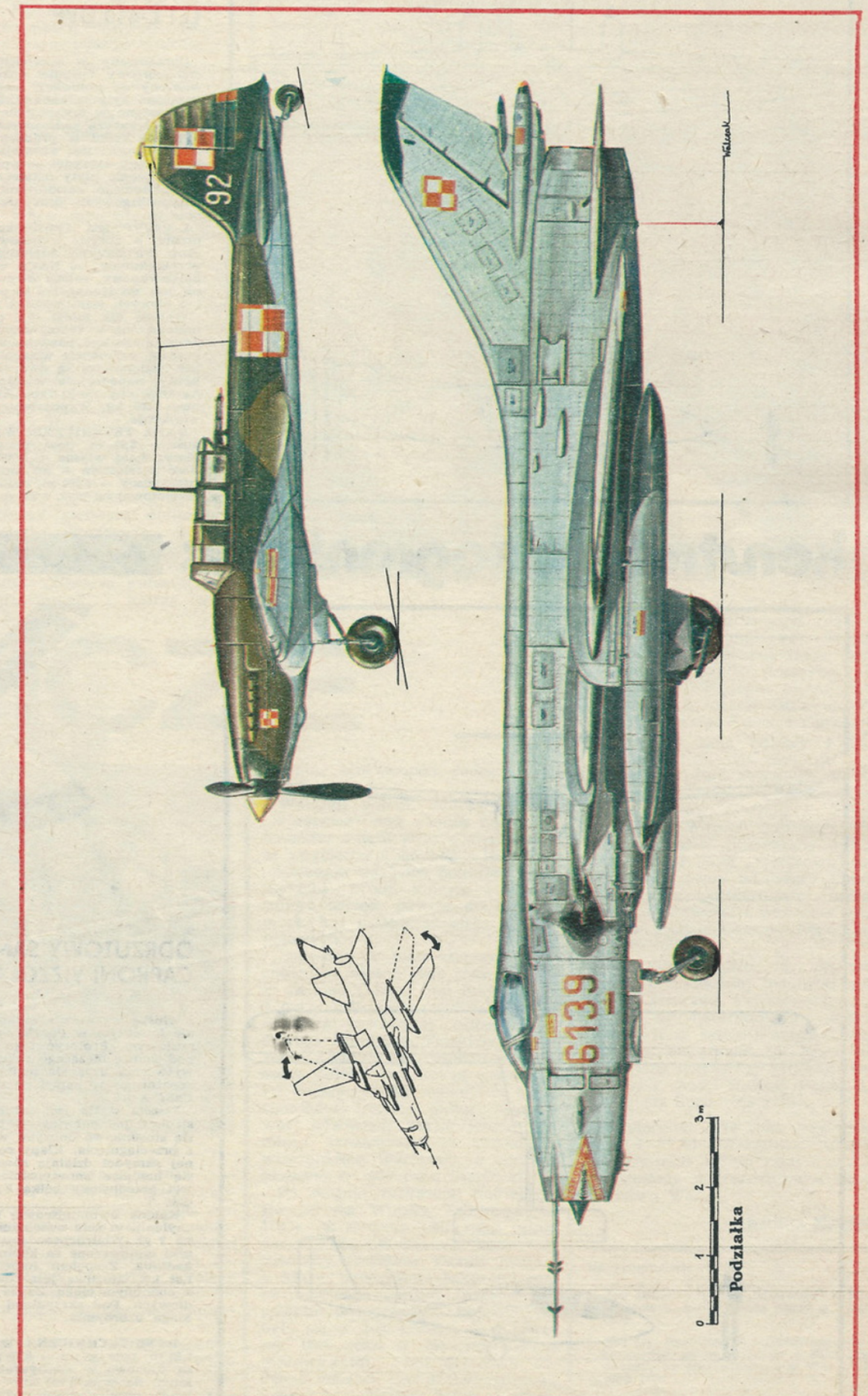
SZTURMOWCE

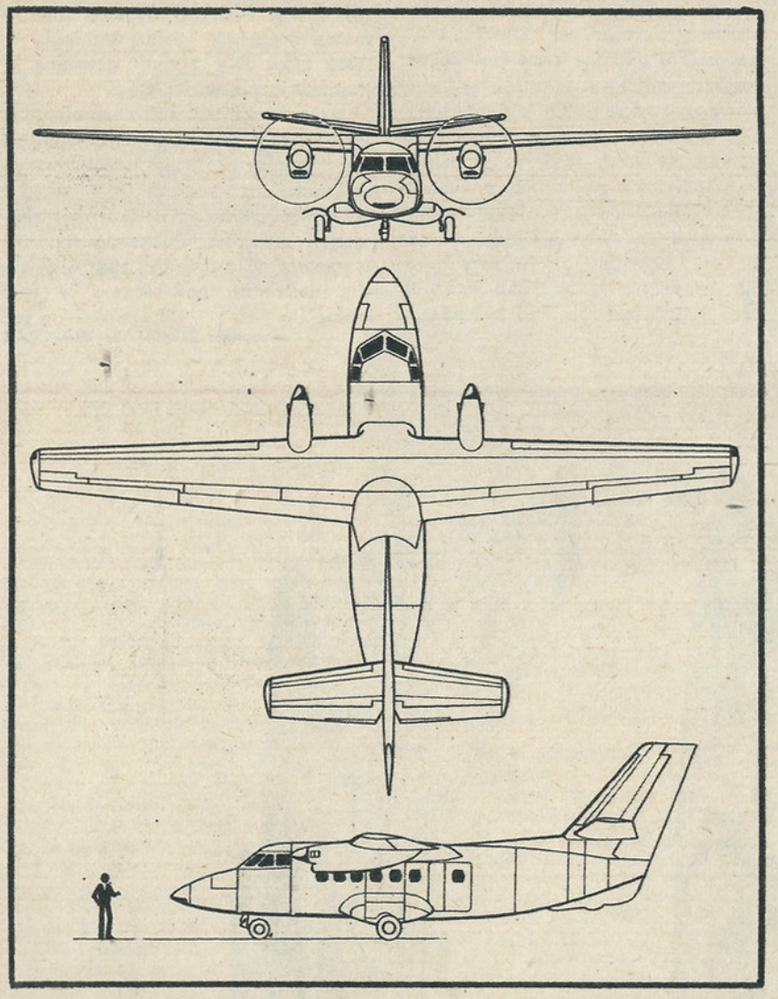
Samoloty szturmowe przeznaczone są do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych na polu walki. Zadania swoje wykonują przeważnie z lotu nurkowego lub koszącego. Odznaczają się silnym opancerzeniem i uzbrojeniem (bomby, działka i pociski rakietowe). Obecnie zastępowane są przez samoloty myśliwsko-szturmowe.

W okresie II Wojny Światowej najlepszym samolotem szturmowym był Ił-2, konstuktora radzieckiego Siergieja Iljuszyna. Samolot ten często nazywano „latającym czołgiem", „latającym piechurem". Hitlerowcy określali go mianem „czarna śmierć". Żadne państwo nie posiadało samolotu takiej klasy, budowanego w wielkich seriach. Łącznie w ZSRR wyprodukowano 35 000 samolotów Ił-2. Był to dolnopłat o konstrukcji mieszanej, przód kadłuba stanowiła pracująca skorupa pancerna, osłaniająca silnik i kabinę pilota. Uzbrojony był w dwa karabiny maszynowe Sz KAS kal. 7,62 mm i dwa działka SzWAK kal. 20 mm oraz różne warianty uzbrojenia bombowego. Strzelec uzbrojony był w ruchomy karabin maszynowy kal. 12,7 mm. Do połowy 1950 roku Ił-y 2 były używane w lotnictwie polskim.

Na rysunku pokazano samolot Ił-2 na krótko po zastąpieniu gwiazd szachownicami. Drugi samolot przedstawiony na rysunku to naddźwiękowy szturmowiec o zmiennej geometrii skrzydeł. Pokazano ten typ samolotu w Polsce po raz pierwszy na defiladzie powietrznej w 1974 roku.

Rysunki: ZDZISŁAW WALCZAK





LEKKI SAMOLOT TRANSPORTOWY LET L-410 UVP

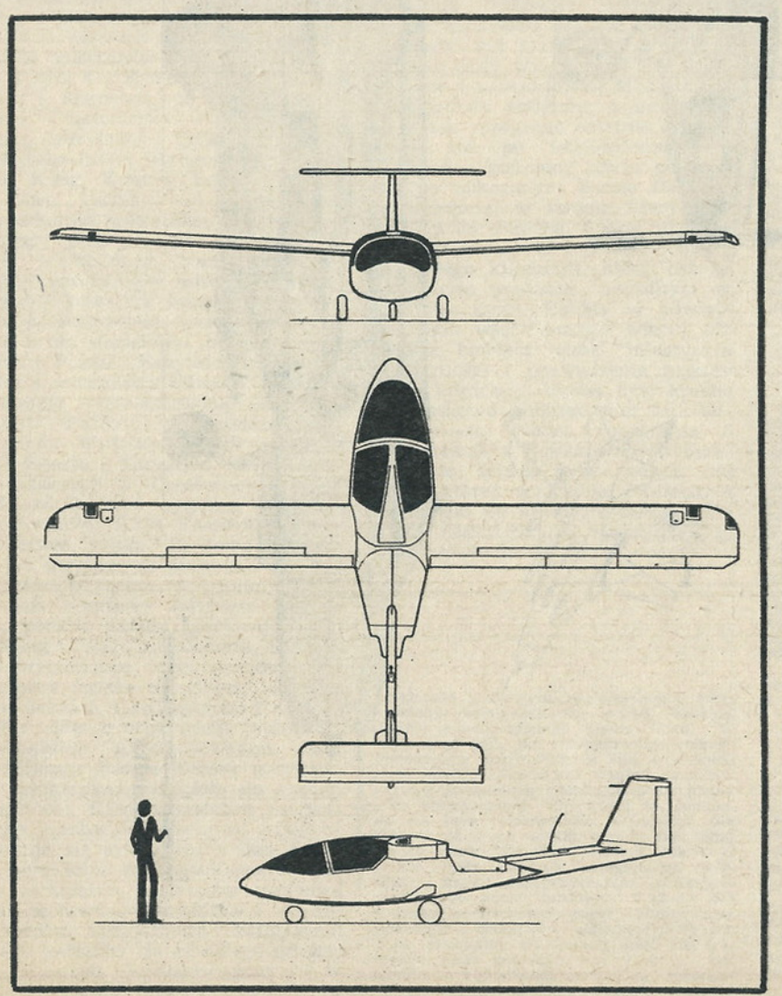
Opracowany w czechosłowackiej wytwórni Let lekki wielozadaniowy samolot transportowy Turbolet dokonał pierwszego lotu w 1969 r. i następnie został wprowadzony do produkcji seryjnej. Prototyp i pierwsze samoloty seryjne L-410A wyposażone były w kanadyjskie silniki Pratt-Whitney PT6A-27. Wersja L-410M została wyposażona w opracowane w CSRS silniki Walter. Na tegorocznym salonie lotniczym w Paryżu zademonstrowana została ulepszona wersja — L-410 UVP, będąca od pewnego czasu w próbach — różniąca się od poprzedniej szeregiem zmian konstrukcyjnych. Do ważniejszych należą: wydłużenie kadłuba o ok. 0,5 m, zmiana konstrukcji skrzydeł — wprowadzenie przerywaczy i zwiększenie rozpiętości o 1 m, powiększenie płyty ustatecznia jącej u dołu kadłuba, wprowadzenie wzniosu usterzenia poziomego, zastosowanie przedniego koła sterowanego i wprowadzenie urządzeń antypoślizgowych oraz unowocześnienie wyposażenia elektronicznego przyrządów oraz in.

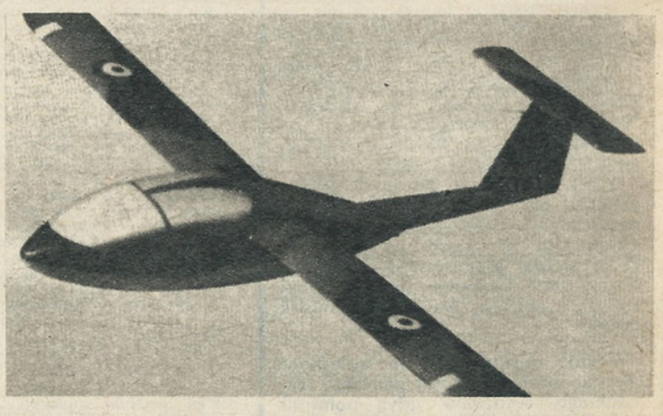
L-410UVP jest dwusilnikowym, całkowicie metalowym górnopłatem. Skrzydła są proste, o obrysie trapezowym, konstrukcji dwudźwigarowej z pracującym pokryciem. Na skrzydle znajdują się lotki, klapy dwuszczelinowe i przerywacze. Profile: przykadłubowy — NACA 63A418 i na końcu skrzydeł — NACA 63A412. Kadłub jest półskorupowy, załoga dwuosobowa, kabina w zależności od konfiguracji dostosowana jest do transportu 15 pasażerów (po 3 w 5 rzędach) lub 6 chorych na noszach i 5 chorych (sanitariuszy) siedzących, do transportu 1 310 kg ładunku oraz in.

Wejście dla załogi jest osobne (z lewej strony kadłuba), wejście dla pasażerów umieszczone w tylnej części kadłuba z lewej strony, otwierane do góry (szerokość drzwi może być powiększona do załadunku towarów do 1,25 m). Podwozie trójpodporowe, całkowicie wciągane w locie, główne — do osłon przykadłubowych. Zespołem napędowym są dwa turbinowe silniki śmigłowe Walter M601B o mocy 533 kW każdy, napędzające trójłopatowe, przestawialne śmigła (również w chorągiewkę i na odwrotny skok) typu Avia V-508. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych wynosi 1 000 kg. Wyposażenie radiowo-nawigacyjne uzależnione jest od życzeń zamawiającego. (T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 19,49 m, długość — 14,47 m, wysokość — 5,83 m, pow. płata — 35,2 m², objętość kabiny załadunkowej — 17,9 m³. **Masy:** masa własna — 3 700 kg, max. masa startowa — 5 700 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa — 365 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa — 300 km/h, pułap praktyczny — 6 000 m, rozbieg — 400 m, dobieg — 250 m, zasięg przy max. prędkości przelotowej na wys. 3 000 m z rezerwą na 30 min. lotu — 1 040 m.

konstrukcje zagraniczne





ODRZUTOWY SAMOLOT SZKOLNY CAPRONI VIZZOLA C-22J

Włoska wytwórnia szybowców Caproni Vizzola przedstawiła na tegorocznym salonie lotniczym w Paryżu model lekkiego, taniego samolotu szkolnego o napędzie odrzutowym. Prototyp jego znajduje się w budowie i ma dokonać pierwszego lotu pod koniec bieżącego roku. Opracowanie to zostało oparte na doświadczeniach jakie wytwórnia uzyskała podczas budowy i badań prototypu motoszybowca A-21SJ wyposażonego w napęd odrzutowy — wersji wyczynowego dwumiejscowego szybowca Calif A-21S.

Vizzola C 22J jest dwumiejscowym grzbietopłatem. Płat jest prostokątny o konstrukcji jednodźwigarowej. Profil — Wortmann FX67-K-170. Profil ten charakteryzuje się stosunkowo dobrymi właściwościami przy dużych kątach natarcia i przy wyjściu z przeciągnięcia. Klapy rozciągają się na całej rozpiętości płata, w części zewnętrznej skrzydeł działają również jako lotki. Na górnej powierzchni skrzydeł znajdują się hamulce aerodynamiczne. Kadłub stosunkowo szeroki, o obrysie laminarnym jest przedłużony belką kadłubową, na której zabudowane jest usterzenie w układzie T.

Kabina dwumiejscowa, fotele umieszczone obok siebie o stosunkowo dużym nachyleniu w celu zwiększenia odporności na przeciążenie (konstrukcja jest obliczona na 7 g). Wiatrochron jest jednoczęściowy, osłona kabiny podnoszona do góry. Silniki umieszczone za kabiną i dostęp do nich umożliwiają pokrywy położone u góry kadłuba. Zespołem napędowym są dwa silniki Klocker-Humbolt-Deutz o ciągu 1,08 kN. Możliwa jest również zabudowa dwóch silników Mircroturbo TRS 18—056 o podobnym ciągu. Zapas paliwa wynosi 250 dm³ w integralnych zbiornikach skrzydłowych. Pod skrzydłami przewidziane są dwa lub cztery węzły podwieszenia lekkiego uzbrojenia. (T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,0 m, długość — 6,2 m, wysokość — 1,88 m, pow. płata — 8,75 m², wydłużenie — 11,42. **Masy:** masa własna — 510 kg, masa startowa w konfiguracji gładkiej — 900 kg. **Osiągi:** max. prędkość npm — 465 km/h, na wys. 5 000 m — 470 km/h, prędkość ekonomiczna na wys. 3 000 m — 300 km/h, max. prędkość wznoszenia — 9,2 m/s, pułap praktyczny — 9 000 m, długość startu — 550 m, max. zasięg — 550 km.

SATELITA BADAWCZY INTERKOSMOS—19

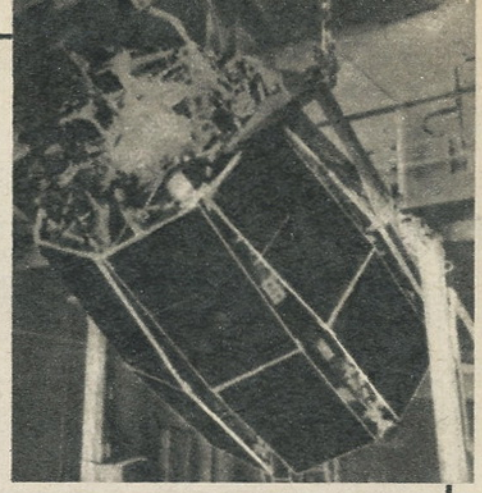
INTERKOSMOS-19, który wystartował 27 lutego 1979 r. jest przedstawicielem nowej generacji satelitów radzieckich do badania przestrzeni kosmicznej. Na jego pokładzie znajduje się aparatura naukowa i układ telemetryczny do przekazywania danych opracowane przez specjalistów z Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Węgier i Związku Radzieckiego. Jest to trzeci satelita z rodziny automatycznych uniwersalnych stacji orbitalnych (AUSO). Cechą wyróżniającą satelity tego typu jest ich wysoka dokładność orientacji wobec z góry obranych trzech kierunków w przestrzeni. **INTERKOSMOS-19** wraz z satelitą **INTERKOSMOS-18,** również typu AUSO kontynuuje badania magnetosfery i jonosfery ziemskiej. Programy naukowe dla obu satelitów „Interkosmos-18 i 19" zostały opracowane przez jedną z najważniejszych sekcji organizacji **INTERKOSMOS.** — Sekcję Fizyki Kosmicznej. Sekcja ta pracuje pod kierownictwem bułgarskiego uczonego prof. dra Kiriła Serafimowa.

Charakterystyka techniczna stacji umożliwia pomiar z wielką dokładnością parametrów plazmy jonosferycznej. W porównaniu z poprzednimi satelitami jonosferycznymi **INTERKOSMOS-19** posiada szereg zalet, które wyrażają się w długotrwałości badań i zbieraniu większej liczby danych.

Trzy eksperymenty naukowe na pokładzie satelity zostały przygotowane przez Centralne Laboratorium Badań Kosmicznych (CLBK) Bułgarskiej Akademii Nauk z pomocą uczonych z Instytutu Badań Kosmicznych (IBK) Akademii Nauk ZSRR. Sferyczna pułapka jonowa i cylindryczna sonda Lengmure'a mierzą lokalną koncentrację i temperaturę jonów i elektronów w plazmie jonosferycznej. Wyposażenie elektroniczne do obu eksperymentów zostało umieszczone w jednym urządzeniu wykonanym w CLBK BAN. Czujniki dla obu eksperymentów opracowano w IBK w Moskwie. Bułgarskie urządzenie umieszczone na pokładzie **INTERKOSMOSU-19,** które zostało opracowane i w całości wykonane w CLBK, jest przeznaczone do pomiaru naturalnych emisji optycznych atmosfery ziemskiej. Takie urządzenie po raz pierwszy zastosowano w satelitach **INTERKOSMOS.**

Przyrządy pomiarowe **INTERKOSMOS-19** umożliwią otrzymanie nowych unikalnych danych o zmianach koncentracji cząsteczek naładowanych w wysokich warstwach atmosfery w okresie zwiększającej się aktywności Słońca. Według prognoz radzieckich i amerykańskich przewiduje się, że do końca bieżącego roku aktywność Słońca osiągnie swoje maksimum w 21 cyklu. Wiemy, że w zależności od aktywności Słońca silnie zwiększa się również aktywność magnetyczna. Badanie parametrów wysokich warstw atmosfery w okresie burz magnetycznych jest drugim ważnym zadaniem programu naukowego satelity **INTERKOSMOS-19.** Dotychczas nie mamy jeszcze całkowitego, choćby morfologicznego, opisu tych zmian. Pełne rzozumienie zmian zachodzących w wysokich warstwach jonosfery w czasie aktywnych zaburzeń słonecznych i magnetycznych posiada znaczenie nie tylko naukowe lecz i praktyczne. Poznanie procesów przenoszenia energii słonecznej na powierzchnię Ziemi pozwoli określić jej wpływ na biosferę, przyczynę okresowego zwiększania się liczby zawałów serca, cykliczności plonów w rolnictwie itd.

Jeden z nowoczesnych kierunków współczesnej fizyki jonosfery jest



związany z wpływami, jakie na rozmieszczenie i wahania koncentracji elektronów wywierają czynniki dynamiczne takie, jak: wiatry neutralne, wysypanie cząstek energetycznych, dryf elektrodynamiczny, procesy falowe i inne. Zespół pomiarowy złożony z miernika strumienia gorącej plazmy, fotometru i stacji jonosferycznej, da odpowiedź na wiele pytań z zakresu wpływu tych czynników dynamicznych.

Światowe mapy jonosfery, które otrzymamy za pośrednictwem stacji jonosferycznej i lokalnych mierników koncentracji, znajdą bezpośrednie zastosowanie w radiofonii i łączności radiowej.

CWETAN DACZEW

KRONIKA

● **W czasopiśmie** Radziecka etnografia ukazał się artykuł pt. UFO i ufonauci w świecie folklorystyki. Autor wskazuje na zbieżność opowiadań o UFO i ufonautach z legendami o widmach, czartach, rusałkach itp. Dawne wozy i sanie świadków wydarzeń zostały obecnie zastąpione nowoczesnymi środkami transportu — samochodami, łodziami motorowymi. Tak jak dawniej widma, również dziś ufonauci ukazują się w miejscach bezludnych, przeważnie wieczorem lub nocą. Statystyki hiszpańskie wykazują, że spotkania z ufonautami zdarzają się najczęściej pomiędzy godzinami 20 i 21. Także opisy tych spotkań są powtórzeniem dawnych legend. Zwykle świadkowie zamierają w bezruchu, nie mogą zrobić kroku. Nieraz mają potem zanik pamięci, z tym, że obecnie występuje nowy czynnik: wspomnienia o niezwykłym spotkaniu można odtworzyć pod wpływem hipnozy.

Był okres, gdy legendy, o siłach nieczystych uważano za bezpowrotnie odeszłe w przeszłość. Dziś okazuje się, że trwają nadal. Nastąpiła tylko transformacja tematu.

Tak więc również etnografowie oraz folkloryści interesują się kilkuset tysiącami zarejestrowanych spotkań z UFO i ufonautami. Ale od strony treści opowiadań świadków spotkań.

● **Kosmonautyka** ma priorytet w Chińskiej RL. Instytut technologii kosmicznej ChRL koordynowany przez wojsko ma 5 ośrodków badawczych, 3 wytwórnie i zatrudnia 4 000 osób. Instytut kontroli materiałów technicznych w Pekinie zajmuje się budową kabin kosmicznych i systemami napędowymi. Instytut badań radiotechnicznych w Pekinie specjalizuje się w systemach łączności kosmicznej. Instytut technologii kosmicznej w Longchaw działa w różnych dziedzinach techniki. Wytwórnia przyrządów naukowych w Pekinie buduje sztuczne satelity, a wytwórnia sprzętu elektrotechnicznego w Shonsi — układy elektroniki systemowej.

Obecnie masa satelitów chińskich waha się od 1 200 do 1 900 kg. Słabością kosmonautyki tego kraju jest niedostatek minielektroniki oraz duża masa silników rakietowych.

Program kosmonautyki ChRL: satelity szpiegowskie (zwłaszcza w obszarze Oceanu Indyjskiego), meteorologiczne i łącznościowe. Instytut technologii kosmicznej podpisał prozumienie z koncernem zachodnioniemieckim Messerschmitt-Blohm o współpracy i umieszczeniu na orbicie 10—20 satelitów telewizyjnych bezpośredniego przekazu. Mają one być wprowadzane na orbitę od 1983 r. za pomocą francuskiej rakiety nośnej Ariane pod egidą ESA. Trzy pierwsze satelity zbuduje MBB w RFN, ale ChRL ma stopniowo przystąpić do produkcji następnych. Amerykańska NASA zobowiązała się wprowadzić na orbitę w 1982 r. chińskiego satelitę łącznościowego.

W ChRL pracuje obecnie 1 000 komputerów (przede wszystkim dla potrzeb wojskowych). W większości są to maszyny małe i powolne. Ale duży komputer chiński DTS-11 wykonuje 1 mln operacji na sekundę, a DJS-050 i DJS-131, to nowoczesne minikomputery z 1977 r. zbudowane na wydziale technologii elektronowej uniwersytetu Dinghua w Pekinie.

Program państwowy przewiduje, że w roku 2000 ChRL wejdzie do ścisłej czołówki najbardziej uprzemysłowionych krajów świata. W 1985 r. ChRL ma dysponować kadrą 800 000 pracowników naukowych, w tym 20 000 młodych absolwentów uczelni zagranicznych (w Japonii, USA, Francji i innych). Spośród 550 członków rzeczywistych Akademii Nauk ChRL ponad 200 uzyskało wykształcenie w USA lub Europie Zachodniej. Obecnie w ChRL jest ok. 20 mln bezrobotnych.

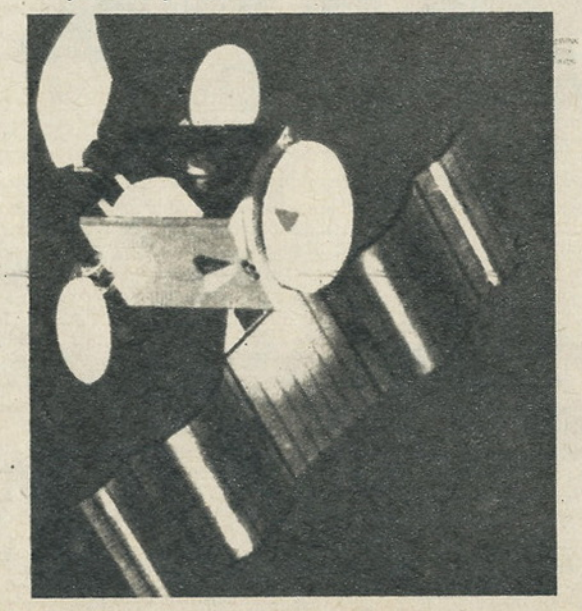
● **W Europie Zachodniej** pojawił się w sprzedaży nowy środek chemiczny w aerozolu WD-40 służący jednocześnie do: ochrony przed rdzewieniem, ułatwienia rozruchu wilgotnych silników, osuszania instalacji elektrycznych oraz ułatwiający rozdzielanie zaciśniętych części (np. starych nakrętek). Nie pozostawia plam tłustych i nie zakleja się. Pochodzi z kosmonautyki, gdzie był stosowany od wielu lat m.in. przez obsługę wyrzutni startowych.

● **W laboratorium** laserowym Lawrence Livermore Lab. w USA uzyskano rekordowe ciśnienie 1,8 TPa (18 mln atm). Nowa metoda umożliwia inicjowanie jądrowej reakcji syntezy w małych kulistych cząstkach wodorowych przy dużej gęstości.

● **Wg obliczeń** szwajcarskiej Interavia Air Letter w dniu 1 stycznia 1979 r. w Kosmosie znajdowało się 4 629 obiektów kosmonautycznych wliczając ich elementy (osłony, ostatnie człony rakiet nośnych, różne części satelitów i statków). Wśród tych obiektów: 1 007 sztucznych satelitów Ziemi i 61 próbników do badania dalekiego Kosmosu.

● **Uczeni z NASA** (Goddard Space Flight Center) obliczyli, że energia promienista Słońca uległa w okresie od 1850 r. do 1937 r. osłabieniu najwyżej o 0,3%. Ale klimat ziemski jest bardzo czuły na te zmiany. Obecnie prowadzi się badania w tym kierunku. Przy puszczalnie na zmiany klimatyczne na Ziemi największy wpływ mają produkty uboczne energii słonecznej — cząstki neutrinowe.

Tak ma wyglądać indyjski satelita łącznościowy INSAT do bezpośredniego przekazu programów TV, radiofonicznych oraz obserwacji meteorologicznych. Masa — ok. 900 kg. Przewidywany start na początku 1981 r.



● **W ośrodku** dowodzenia 18 wyrzutniami amerykańskich rakiet strategicznych z głowicami jądrowymi Titan-2 znaleziono papierosy z marihuaną (silny narkotyk). Żołnierze podejrzani o narkomanię zostali natychmiast zwolnieni ze służby.

● **Instytut** lotnictwa i kosmonautyki w Madrycie w Hiszpanii rozpoczął produkcję amortyzatora Golpex (patent francuski) zabezpieczającego przednie szyby samochodowe przed pękaniem w wyniku fali uderzeniowej i drgań rezonansowych występujących podczas ruchu drogowego. Urządzenie ma długość 140 mm i wspiera się o szybę przednią i górną osłonę tablicy przyrządów. Rocznie w samej tylko Francji wymienia się z tego powodu 1,5 mln szyb.

● **Przenośne** sztuczne płuco — urządzenie do zasilania tlenem organizmu z uszkodzonym organem, noszone w małej torbie naramiennej — było opracowane dla potrzeb kosmonautów amerykańskich, a następnie przystosowane dla służby zdrowia.

● **W listopadzie 1979 r.** kosmonauta amerykański John Glenn będąc w ZSRR z grupą parlamentarzystów (Glenn jest senatorem USA) odwiedził moskiewski kościół baptystów. Glenn jest baptystą-kaznodzieją. 20.II.1962 r. jako pierwszy Amerykanin wykonał lot orbitalny w statku Mercury-6 (Friendship-7), trwający 4 h 55 min.

● **Dalsze dane** o zachodnioniemieckim tzw. prywatnym Towarzystwie Transportu Orbitalnego i Rakietowego (OTRAG) i jego kosmodromie afrykańskim w Zairze. Umowa o dzierżawę terenu o powierzchni 100 tysięcy km² została zawarta 26.III.1976 r. z ważnością do roku 2000. Cały teren został ogrodzony, a spośród 300 tysięcy jego mieszkańców wysiedlono 230 tysięcy. Centrala OTRAG znajduje się w Neu-Insburg pod Frankfurtem n/M. Kapitał zakładowy OTRAG wynosił 1 mln marek. Wg umowy OTRAG miał płacić rządowi Zairu za dzierżawę rocznie 50 mln dolarów. Pracownicy OTRAG i ich rodziny nie podlegali żadnym prawom Zairu, korzystali z przywilejów dyplomatycznych, nie płacili podatków itp. Jeden z punktów umowy głosił, że ta nie może być wypowiedziana (co nastąpiło ze strony Zairu w 1979 r., a nie zostało przyjęte przez OTRAG).

Na obszarze kosmodromu OTRAG ma własną służbę bezpieczeństwa i porządkową. Wstęp dziennikarzom — wzbroniony. Powód: zapobieganie przeciekom informacji. Przewodniczącym rady nadzorczej OTRAG jest inż. Kurt Debus, były bliski współpracownik w Peenemünde (1937—45) głównego konstruktora V-2 Wernera von Brauna. OTRAG, to w istocie konsorcjum koncernów z RFN, m.in. Messerschmitt-Boelkow-Blohm i Dornier.

Kilka ciekawych wypowiedzi prasowych:

Inż. Lutz Kaiser (obecny dyrektor OTRAG) otrzymał łącznie od rządu RFN ok. 10 mln marek na swe prace rakietowe.

Dziennikarz amerykański T. Schultz twierdzi (na podstawie wiarygodnych informacji), że OTRAG buduje rakietę uskrzydloną (w rodzaju Cruise) oraz rakietę batalistyczną średniego zasięgu.

W 1977 r. na spotkaniu ministrów obrony paktu NATO minister obrony USA powiedział, iż Stany Zjednoczone nie przyjęły zobowiązania o nieprzekazywaniu technologii rakiet uskrzydlonych swym europejskim sprzymierzeńcom.

Inż. Lutz Kaiser przyznał, że rakiety OTRAG mogą przenosić także głowice jądrowe, z wodorowymi włącznie, na odległość 5—6 tysięcy km.

GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

MALOWANIE ŚMIGŁOWCÓW POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO W LATACH 1953—1978

112

Śmigłowce użytkowane w lotnictwie polskim miały malowanie ochronne analogiczne do malowania samolotów przeznaczonych do współpracy z wojskami lądowymi, a więc w zależności od czasokresu w zestawie dwubarwnym: powierzchnie górne i boczne jasnoszare lub oliwkowozielone, powierzchnie dolne jasnoniebieskie. Pojedyńcze egzemplarze śmigłowców miały także malowanie z akcentami dekoracyjnymi w postaci pasów lub błyskawic biegnących przez kadłub, lub przez kadłub i belkę ogonową. Te elementy dekoracyjne wykonywane były kolorem czerwonym lub granatowym.

Z malowaniem wielobarwnym na samolotach — wprowadzono je także na wszystkich typach śmigłowców używanych w lotnictwie wojskowym. Zestawy kolorystyczne są takie same jak dla samolotów, a więc: jasny zielony, ciemny zielony, żółty piasek, szary piasek, brudny piasek, ziemisty, jasnoniebieski. Deseń maskujący stosowany na śmigłowcach różni się nieco od stosowanego na samolotach — tworzą go w wielu przypadkach plamy barwne o nieregularnych kształtach, nakładane na kolor podstawowy. Podobnie jak w przypadku samolotów napisy wykonywane na śmigłowcach, a dotyczące obsługi, są koloru granatowego, a napisy ostrzegawcze z wyjątkiem UWAGA ŚMIGŁO — czerwonego. Napis UWAGA ŚMIGŁO malowany jest kolorem białym na belce ogonowej i często uzupełniany białą strzałką.

Numery taktyczne na śmigłowcach malowane były kolorem białym. Najczęściej umieszczano je na belce ogonowej, lecz spotykane są także przykłady malowania numerów taktycznych na kadłubach. Ilość cyfr w numerach taktycznych także uległa zmianie na przestrzeni lat — od dwucyfrowych w latach pięćdziesiątych do czterocyfrowych obecnie.

Łopaty wirnika malowano zazwyczaj dwubarwnie — powierzchnia górna na kolor oliwkowozielony lub ciemnozielony, a powierzchnia dolna na kolor jasnoniebieski. Śmigło ogonowe miało łopaty malowane na kolor czarny z żółtymi lub czerwono-biało-czerwonymi paskami na końcach.

Znaki rozpoznawcze rozmieszczane są różnie w zależności od typu śmigłowca, najczęściej jednak znajdują się na kadłubie lub belce ogonowej (nie licząc znaku na dolnej powierzchni kadłuba).

PLANSZA:

1. Mi-1 demonstrowany w 1956 r. na pokazach lotniczych.
2. Mi-4 lotnictwa morskiego.
3. Mi-4 w wersji transportowej. Zwraca uwagę biało-czerwony pas na belce ogonowej oraz niestandardowe umieszczenie znaków rozpoznawczych.
4. Śmigłowiec Mi-2 w malowaniu jednobarwnym.
5. Śmigłowiec Mi-2 w malowaniu maskującym wykonanym kolorami: żółty piasek, ciemny zielony.

nasze trasy

WOJNA I POKÓJ

Druga wojna światowa wciąż kryje w sobie wiele niedopowiedzeń, tajemnic. Wszystko również wskazuje na to, że długo jeszcze będziemy penetrować jej meandry, pomimo ukazania się pokaźnej liczby naukowych opracowań każdego wojennego etapu, mimo — zdawałoby się — definitywnego nieraz zamknięcia dociekań nad wyjaśnieniem takiej czy innej sprawy. Miniona wojna wywołuje wciąż zaciekawienie wśród ludzi. Rzecz godna uwagi: jak wynika z naszych obserwacji, nie mniejsza jest liczba ciekawych w wieku młodym, niż liczba tych starszych, pamiętających wojenne zmagania. Nasza młodzież zachłannie przyjmuje wszystko to, co mówi o udziale Polski i Polaków we wkładzie w zwycięstwo nad wrogiem. Zapyta ktoś: dobrze to, czy może już za dużo w ogóle o wojnie, jej dramatach, jej niedoli i okrucieństwach?

Zaryzykuję odpowiedź: dobrze. Długa pamięć narodowa, to jeden z nieodzownych elementów naszej ciągłości historycznej. Nieustanna zaś ciekawość wśród młodych, zainteresowanie sprawami walki narodu — to wymowny dowód gorącego patriotyzmu.

Z Wrocławia nadszedł do nas krótki list. Henryk Jachym pisze w nim tak:

„Ponieważ interesuję się historią lotnictwa, a w szczególności okresem drugiej wojny światowej, zbieram literaturę mówiącą o lotnictwie tego okresu i wszelkie publikacje. Pragnę wyjaśnić, Droga Redakcjo, względnie dowiedzieć się czegoś więcej o wydarzeniu, którego sam byłem świadkiem jako kilkunastoletni chłopak.

Chodzi mi o ustalenie przynależności i typu samolotu, który został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą latem 1944 roku nad Tarnowem. Samolot ten rozbił się o wzgórze we wsi Trzemesna, położonej o 10 km od tego miasta. Wiadomo mi tylko, że samolot ten leciał z Zachodu, prawdopodobnie ze zrzutem dla oddziałów partyzanckich. Załoga (5—6 osób), która wyskoczyła ze spadochronami, dostała się do niewoli niemieckiej. Byli to Anglicy lub Kanadyjczycy, różnie mówiono. Proszę o pomoc w wyjaśnieniu tej sprawy".

Próbowaliśmy wstępnie wyjaśnić. Bardzo to trudne. Dlatego też publikujemy list p. Jachyma, z nadzieją, że może znajdzie się ktoś, kto potrafiłby coś konkretnego powiedzieć na poruszony wyżej temat.

Od spraw wojny — robimy teraz wielki skok, w samą naszą teraźniejszość. Pragniemy udzielić informacji tym naszym Czytelnikom, którzy prosili nas o dokonanie „zwiadu" w warszawskim przemyśle lotniczym. Chodzi im po prostu o to, czy są jakieś szanse dla absolwentów szkół zawodowych na specjalistyczne przeszkolenie się w lotniczych zawodach technicznych.

Są takie szanse. Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich PZL-Warszawa organizuje właśnie kursy specjalistyczne w zawodach: montera płatowców, stolarza-modelarza lotniczego, operatora obrabiarek sterowanych numerycznie, lakiernika lotniczego, ślusarza-blacharza lotniczego, tokarza i innych.

W okresie doskonalenia zawodu zapewnione są korzystne warunki płacy, a po zakończeniu szkolenia i wstępnej adaptacji zawodowej — ciekawa praca w nowoczesnym i dynamicznie rozwijającym się przemyśle lotniczym. Nauka prowadzona jest na stanowiskach pracy.

Uczestnicy kursów korzystają ze wszystkich świadczeń pracowniczych, jak również z szeroko rozwiniętej bazy socjalno-bytowej zakładu: stołówka, hotele pracownicze, przychodnia lekarska z zapleczem specjalistycznym, zorganizowane formy wypoczynku sobotnio-niedzielnego, wczasy i inne. Szczegółowych informacji udzieli chętnym Dział Kadr i Szkolenia Zawodowego, Warszawa, Al. Krakowska 110/114, pokój 5, tel. 46-00-31, wewn. 336. Dojazd: tramwajami — 2, 7, 9, 14 (końcowy przystanek) i autobusami — 124, 129, 134, 206, 207, H, Hbis. Powodzenia. (z)

korespondencje

AEROKLUB ROBOTNICZY W ŚWIDNIKU

Świdnickie Zawody Spadochronowe, rozegrane w dniach 18—23 sierpnia br., zainaugurowały cykl imprez kulturalno-sportowych, zorganizowanych z okazji przypadających w pierwszej połowie września Dni Świdnika. Mija właśnie 25 lat od nadania Świdnikowi praw miejskich i z racji tego jubileuszu naczelnik miasta, Stanisław Kucharuk, piastujący jednocześnie funkcję wiceprezesa Aeroklubu Robotniczego, ufundował główne nagrody: dwa kryształowe puchary — dla zwycięzcy w konkurencji indywidualnej oraz dla aeroklubu, którego drużyna zwyciężyła w punktacji zespołowej. Startowało 28 zawodników z 8 aeroklubów. Regulamin przewidywał wykonanie przez każdego zawodnika ośmiu skoków z wysokości 800 m z opóźnieniem otwarcia spadochronu od 0 do 5 sek. i z punktowaną celnością lądowania w kole. Druga konkurencja obejmowała cztery skoki grupowe z wysokości tysiąca metrów (opóźnienie od 0 do 10 s), również na celność lądowania. Pogoda pokrzyżowała nieco regulaminowe założenia i ostatecznie zawodnicy wykonali po pięć skoków punktowanych indywidualnie oraz po trzy oceniane zespołowo.

Kolejność w klasyfikacji indywidualnej: 1. Jerzy Dąbrowski (Aeroklub Robotniczy) — 0,77 pkt, 2. Andrzej Młyński (Aer. Gliwicki) — 1,53 pkt. 3. Krzysztof Bartochowski (Aer. Gdański) — 1,54 pkt., 4. Janusz Raj (Aer. Robotniczy) — 1,67 pkt., 5. Piotr Brendler (Aer. Robotniczy) — 1,80 pkt. Dąbrowski i Raj skakali na spadochronach Strato-Cloud, natomiast Brendler na SW-11.

Także w konkurencji skoków grupowych prym wiedli skoczkowie ze Świdnika, uzyskując wynik 3,12 pkt, podczas gdy następny zespół Aeroklubu Ziemi Zamojskiej miał już 15,62 pkt., a trzeci — Aeroklubu Radomskiego — 18,86 pkt. Różnica punktowa jest szczególnie widoczna w ocenie ogólnej wszystkich skoków: 1. Aeroklub Robotniczy Świdnik — 7,36 pkt., 2. Aeroklub Gliwicki — 42,73 pkt., 3. Aeroklub Radomski — 60,03 pkt. Tak więc Świdnickie Zawody Spadochronowe zakończyły się pełnym sukcesem gospodarzy. Duża w tym zasługa instruktora spadochronowego Aeroklubu Robotniczego, jednego z inicjatorów wprowadzenia tej imprezy, a jednocześnie kierownika sportowego, Janusza Furtaka. W sprawnym przebiegu zawodów mieli też swój udział: kierownik AR Tadeusz Kern, sędzia główny Janusz Łużny (Aer. Jeleniogórski), kierownik skoków Henryk Hadała i kierownik lotów Andrzej Krupa.

Tadeusz Chwałczyk

AEROKLUB LUBELSKI

Aeroklub Lubelski obchodził w tym roku jubileusz 50-lecia swojej działalności. Czerwcowe posiedzenie Rady Seniorów Lotnictwa APRL, zorganizowane na terenie naszego aeroklubu, było niejako akcentem rozpoczynającym obchody 50-lecia.

Z imprez lotniczych warto wspomnieć o zawodach „Młodzi modelarze na start", Mistrzostwach Spadochronowych Polski z udziałem ekip zagranicznych, tradycyjnych już Międzynarodowych Spadochronowych Mistrzostwach Lublina, w których pierwsze miejsce wywalczył nasz reprezentant, instruktor Andrzej Mazur. A i szybownicy nie pozostali w tyle, walcząc w zawodach III ligi — Szybowcowych Mistrzostwach Lublina. I wreszcie podniosła uroczystość 29 lipca — kulminacyjny punkt obchodów 50-lecia Aeroklubu Lubelskiego, o której szeroko pisała prasa lotnicza i lokalna.

Obchody obchodami, a praca pracą — 8 srebrnych odznak szybowcowych, diament za przelot po trasie trójkąta 300 km, 12 odznak spadochronowych wszelkiego typu — to właśnie jest wykładnikiem pracy szkoleniowej. Dorzucić do tego można jeszcze 1000-ny skok Henryka Grudzińskiego, już czwartego spadochroniarza w Aeroklubie Lubelskim, który osiągnął tę liczbę skoków oraz dwa obozy — szybowcowy i spadochronowy, w których wzięło udział ponad 60 uczestników. I znów — modelarstwo: jedna z ostatnich imprez tego sezonu — zawody latawcowe, doroczne „Święto latawca". (pb)

poczta lotnicza

SZKOLENIE

Jarosław Wyszkowski — Sokółka. Dokładne informacje na temat przebiegu szkolenia w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie oraz warunki jakim winni odpowiadać kandydaci na lotników wojskowych, jak również terminy składania dokumentów — zamieściliśmy w numerze 5 „Skrzydlatej Polski" z br. Radzimy zapoznać się z tym artykułem (np. w jednej z bibliotek).

Zbigniew Kot — Szczecin. Liceum Lotnicze w Dęblinie mieści się przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej. Kształci ono w ciągu 4 lat mechaników osprzętu lotniczego. Przyjęcia — po ukończeniu 8 klas. Absolwenci otrzymują maturę i kwalifikacje w zawodzie. Jest internat. Adres: 08-530 Dęblin.

klub "Iskra"

Maciej Gielnik, ul. E. Gierczak 11 m 1, 72-400 Goleniów, poszukuje następujących książek: „Przegląd samolotów myśliwskich", „Samoloty wielosilnikowe wczoraj, dziś i jutro", „Giganty przestworzy". W zamian może przekazać nr 87 „Planów Modelarskich", 40 luźnych numerów „Przeglądu Technicznego Innowacji", kilka numerów „Małego Modelarza" lub zapłaci gotówką.

Włodzimierz Napierała, ul. Pawłowicka 7, Bytkowo, 62-080 Rokietnica, pilnie poszukuje 7 numeru „Skrzydlatej" z bieżącego roku.

Piotr Wajszczuk, ul. Białostocka 24, 93-355 Łódź, za książki W. Urbanowicza: „Ogień nad Chinami", „Świat zwycięstwa", „Początek jutra", Gibsona — „Dywizjon X" i Magnuskiego — „Wozy bojowe" oferuje inne o tematyce lotniczej takich autorów jak: B. Arct, W. Król, A. Morgała lub zapłaci gotówką.

Wojciech Wierzchołowski, ul Bociania 10, 66-565 Zielona Góra, poszukuje książki T. Królikiewicza — „Nowoczesny samolot wojskowy" oraz zeszytów nr 50 i 54 serii TBiU.

Piotr Raudzis, ul. Opolska 5, 45-851 Żelazna, odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski" i „Morza" z lat 1937—1975, „Modelarza", „Młodego Technika" i Miniatury Morskie z lat 1962—1975 oraz wiele książek o tematyce lotniczej za znaczki pocztowe i widokówki z całego świata.

Sławomir Panasiuk, ul. Popowicka 102 m 14, 54-238 Wrocław, poszukuje następujących książek: E. Makula, St. Skrzydlewski, St. Wielgus — „Przeloty szybowcowe", E. Makula — „Wykorzystawanie technicznych prądów wznoszących", M. Schmit — „Meterologia lotnicza", M. Schmit — „Meteorologia".

Sachet Volkmar, DRR — 9612 Meerane, Martin-Hochmuth-Strasse 16, nawiąże kontakty w języku niemieckim z polskimi konstruktorami-amatorami.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni MARS AGAT, SEMP, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych. Bogusław Nowicki, ul. Obornicka 29/2, 51-113 Wrocław. (ogł. nr 3)

Kupię lotnię Z-77-79 lub Vega Sport, jakie pokrycie i cena. Szymczak Jan, Piaseczno, 26-600 Jedlińsk, woj. Radom. (ogł. nr 140)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł, półrocznie 130 zł, rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

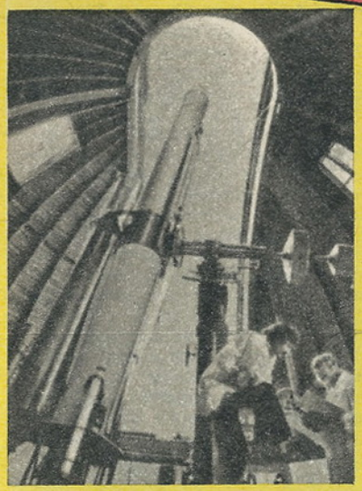
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 5.X.1979 r. Zam. 870. C-97.

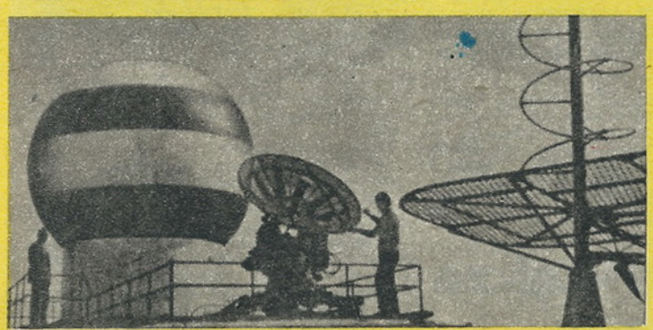
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



CZYSTOŚĆ ATMOSFERY I KOSMONAUTYKA

Uczeni z Abastumańskiego obserwatorium astrofizycznego w Gruzińskiej SRR (zdjęcie z lewej) wykryli wpływ działalności wulkanicznej na zanieczyszczenie atmosfery ziemskiej. Okazało się, że warstwy atmosferyczne na wysokości od 40 do 60 km, które uważano za czyste, zawierają aerozole (gaz i pył z twardych cząstek). Prowadzi to nieraz do globalnego zapylenia powietrza. Badania w tym kierunku mają także istotne znaczenie przy prognozowaniu lotów kosmicznych.

Natomiast do bieżącej kontroli czystości powietrza stosuje się w ZSRR nowoczesne urządzenia, jak np. te działające w basenie powietrznym Leningradu (zdjęcie poniżej).



ZDERZENIE

Niezwykłe zdjęcie zderzenia w powietrzu samolotu pasażerskiego Boeing B-729 z małym samolotem turystycznym Cessna-172. Nastąpiło ono na wysokości ok. 1 000 m nad San Diego w USA. Zginęło 150 osób (zdjęcie u dołu).

STRAŻACY POWIETRZNI

17 terenowych baz lotniczych ochrania zasoby leśne Związku Radzieckiego. Ok. 10 000 strażaków lotniczych pełni w nich dyżury całodobowe. Dysponują oni setkami samolotów i śmigłowców. Mimo to walka z pożarami lasów nie jest łatwa.

Uczeni z Instytutu gospodarki leśnej w Leningradzie opracowali projekt automatycznego systemu sterowania (ASU), który ułatwi pracę strażaków leśnych. Obliczono, że 50–95% pożarów lasów w ZSRR powstaje w 2–3 obwodach. A w obwodzie – w 2–3 rejonach. W różnych porach roku są to różne obwody i rejony. Oczywiście wiele zależy od pogody. Nowy system będzie pamiętał dane o pogodzie z okresu ostatnich lat w każdym rejonie, charakterystyki wszystkich pożarów oraz informacje o wartości drzewostanu. Na podstawie aktualnych danych o sile wiatru, temperaturze i wilgotności powietrza ASU opracuje prognozę o możliwościach powstawania pożarów w poszczególnych rejonach i zadania dla strażaków na każdy dzień. Oczekuje się zwiększenia skuteczności, obniżenia kosztów i zmniejszenia wysiłku leśnej lotniczej służby przeciwpożarowej.

NAJKRÓTSZE TRASY LOTNICZE

Krajowe linie Lotnicze Holandii mają najkrótsze regularne trasy przelotowe na świecie: 78 do 154 km (jest ich 5). Obsługują je samoloty turbośmigłowe Fokker F-27 Friendship (odpowiednik lotowski An-24). Średni czas lotu – 28 min (prędkość średnia – 210 km/h, zamiast 420 km/h rozwijanej na trasach dłuższych). Stosunek 420:210 określa stopień zwiększenia kosztów eksploatacyjnych na tak krótkich trasach.

No zdjęciu: F-27 na lotnisku w Groningen. Postój trwa 10 min. Silniki wyłączone. Rozruch przy użyciu urządzeń lotniskowych. Do wyładunku i załadunku bagażu wystarcza 1 osoba (chodzi o zmniejszenie do minimum liczby personelu loniskowego).

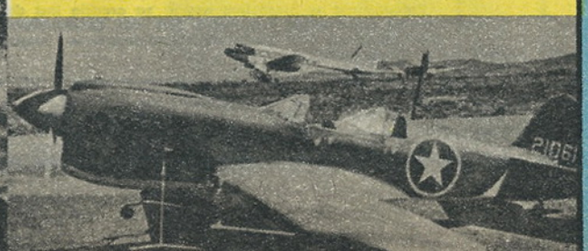
Aby linie krajowe (w Holandii) były w pełni opłacalne trasy przelotowe powinny mieć długość min. 500 km, liczbę lotów rozkładowych – co najmniej 4 dziennie w obu kierunkach, samoloty winny być ok. 100-miejscowe, a ich średnie zapełnienie wynosić – ok. 60%.

SATELITA ANTYPRZEMYTNICZY

Morski satelita obserwacyjny Seasat-1, który pomógł policji amerykańskiej przechwycić ponad 40 statków przemytniczych z Kolumbii z ładunkiem 500 tys. kg narkotyku – marihuany.

SAMOLOT... PIĘCIOKOŁOWY

Historia lotnictwa z okresu II wojny światowej wciąż kryje niespodzianki. Oto po raz pierwszy pokazany amerykański 2-miejscowy myśliwski samolot szkolnotreningowy TP-40 przekształcony przez mechaników polowych z „Tomahawka". Dorobili oni drugą kabinę, a ponieważ uczniowie bardzo często przecierali „nosa" do ziemi i łamali śmigła, samoloty te wyposażono dodatkowo w 2 małe kółka pod kadłubem. Podobno pomagało. Jest to radiomodel odtworzony dokładnie po wielu latach żmudnych poszukiwań materiałów, o tym mało znanym samolocie używanym w szkołach lotniczych.



■ W tegorocznym konkursie na najlepszą stewardesę, zorganizowanym w Pradze (CSRS) dla ośmiu przedsiębiorstw lotniczych krajów RWPG, zwycięstwo odniosły stewardesy CSA, przed Malevem i Aeroflatem. Następny konkurs odbędzie się w Berlinie (NRD) w roku przyszłym.

■ W Muzeum Wojska w Pradze wzbogacono zbiory o nowe eksponaty lotnicze i kosmiczne. Między innymi muzeum dysponuje oryginalnym skafandrem kosmonauty V. Remeka, a także innym jego skafandrem, przystosowanym do przebywania na morzu. W przyszłości muzeum ma otrzymać podzespół lądujący statku kosmicznego Sojuz-28, tego samego, na którym pierwszy kosmonauta CSRS wrócił z Kosmosu.

■ W dniach 17–22 września w Monachium (RFN) odbył się 30 Międzynarodowy Kongres Astronautyczny. Przedstawiono 450 referatów. Udział w kongresie wzięło ponad 1000 specjalistów z 35 państw.

■ W roku bieżącym obchodzono 60-lecie istnienia połączenia lotniczego między Londynem i Paryżem. Dla uświetnienia tej uroczystości Anglik Garry Breen na motolotni o rozpiętości skrzydeł 9 m, wyposażonej w silnik o pojemności 125 cm^3, pokonał odległość między stolicami W. Brytanii i Francji (25–28 sierpnia). Motolotnia Breena była pierwszą tego rodzaju konstrukcją, dopuszczoną do lotów przez administrację brytyjską. Warto dodać, że na wspomnianej trasie Air France w roku ubiegłym przewiozła 1 170 tys. pasażerów.

■ W roku 1978 na terenie USA i Kanady zarejestrowanych było 3006 pilotów wiropłatów i ponad 8 tys. śmigłowców cywilnych. Wzrost w stosunku do 1977 r. wynosi 11 proc., jeśli chodzi o pilotów i 11,8 proc. w przypadku śmigłowców.

■ 6 września z Francji nadeszła wiadomość o śmierci generała lotnictwa, 68-letniego Pierre Pouyade. W 1943 r. był on dowódcą pułku lotniczego Normandie-Niemen, walczącego u boku lotnictwa radzieckiego. Posiadał najwyższe odznaczenia francuskie, a w 1977 r. otrzymał Nagrodę Leninowską.

■ Specjaliści zastanawiają się jaki samolot zastąpi Concorde. Panuje przekonanie, że następcą tej maszyny musiałby być samolot dla ponad 200 pasażerów, latający z podwójną prędkością dźwięku i mający zasięg około 8 tys. km. O tym, że powinien być tani w eksploatacji, na razie nie wspomniano.

■ Tradycyjny, międzynarodowy pokaz lotnictwa wojskowego zorganizowany w czerwcu w bazie RAF Greenham Common w W. Brytanii, zgromadził 220 samolotów z 20 państw zachodnich. Pokazano maszyny dawne i aktualnie eksploatowane, demonstrowano akrobację i loty zespołowe. Na czele komitetu organizacyjnego imprezy stał weteran minionej wojny, sławny lotnik Sir Douglas Bader.

■ Przedsiębiorstwo amerykańskie Braniff należy do największych na świecie. Zatrudnia 12 700 pracowników, dysponuje ponad 100 samolotami odrzutowymi i przewozi rocznie około 12 mln. pasażerów. Samoloty Braniff malowane są w najbardziej oryginalne wzory i przy użyciu różnych barw. Boeing 747 na przykład pomalowany jest całkowicie na pomarańczowo, B-727 jest w połowie czerwony i żółty, natomiast jeden DC-8 ma barwę koloru nieba, a inny mieni się prawie wszystkimi barwami, gdyż projekt ozdobienia samolotu wykonał wielki malarz współczesny A. Calder. Dodać jeszcze warto, że Braniff eksploatuje na trasie Waszyngton–Dallas Fort Worth naddźwiękowego Concorde pomalowanego na biało, z czerwonym statecznikiem pionowym i białymi inicjałami BI-Braniff-International. Concorde po locie z Londynu lub Paryża przejmowany jest w Waszyngtonie przez załogi amerykańskie i do Dallas leci rozkładowo, ale..., z prędkością poddźwiękową, zgodnie z obowiązującymi w USA przepisami.

■ Pionier kosmonautyki Hermann Oberth (urodzony w 1894 r. w Rumunii) obchodził niedawno swe 85 urodziny. W wywiadzie udzielonym z tej okazji prasie RFN wspomniał o m.in. wielkości K. Ciołkowskiego („Był to człowiek, przed którym trzeba zdjąć kapelusz"). Powiedział także, iż od 19 lat nie zajmuje się kosmonautyką („toczy się ona beze mnie"), pracuje natomiast nad siłownią wiatrową, która mogłaby zastąpić elektrownie atomowe. Jedno z urządzeń będzie zainstalowane na szczycie góry ok. 2 tys. m w RFN, a drugim zainteresowana jest Australia.

INDEKS 307606